# BOARD MEMBERS

Mr. David Gardiner
Chair*

Captain Ray Goode
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Captain J. I. MacPherson
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Mr. L. Michael Berry
Member*

Ms. Karen Horcher
Member*

Mr. Paul Prefontaine
Vice President,
General Manager
Saga Forest Carriers
Member

Mrs. Lorraine Cunningham
President
Cunningham Group
Member*

# MANAGEMENT

Kevin Obermeyer
President and CEO

Diane Street
Corporate Secretary

Bruce Chadwick
Director of Finance

Pat Van Den Bosch
Manager of Accounting

Brian Young
Director of Marine
Operations

Bruce Northway
Manager, Operations
and Labour Relations

Michael McGuire
Community Liason and
Special Projects Manager

WEBSITE:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

HEAD OFFICE:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

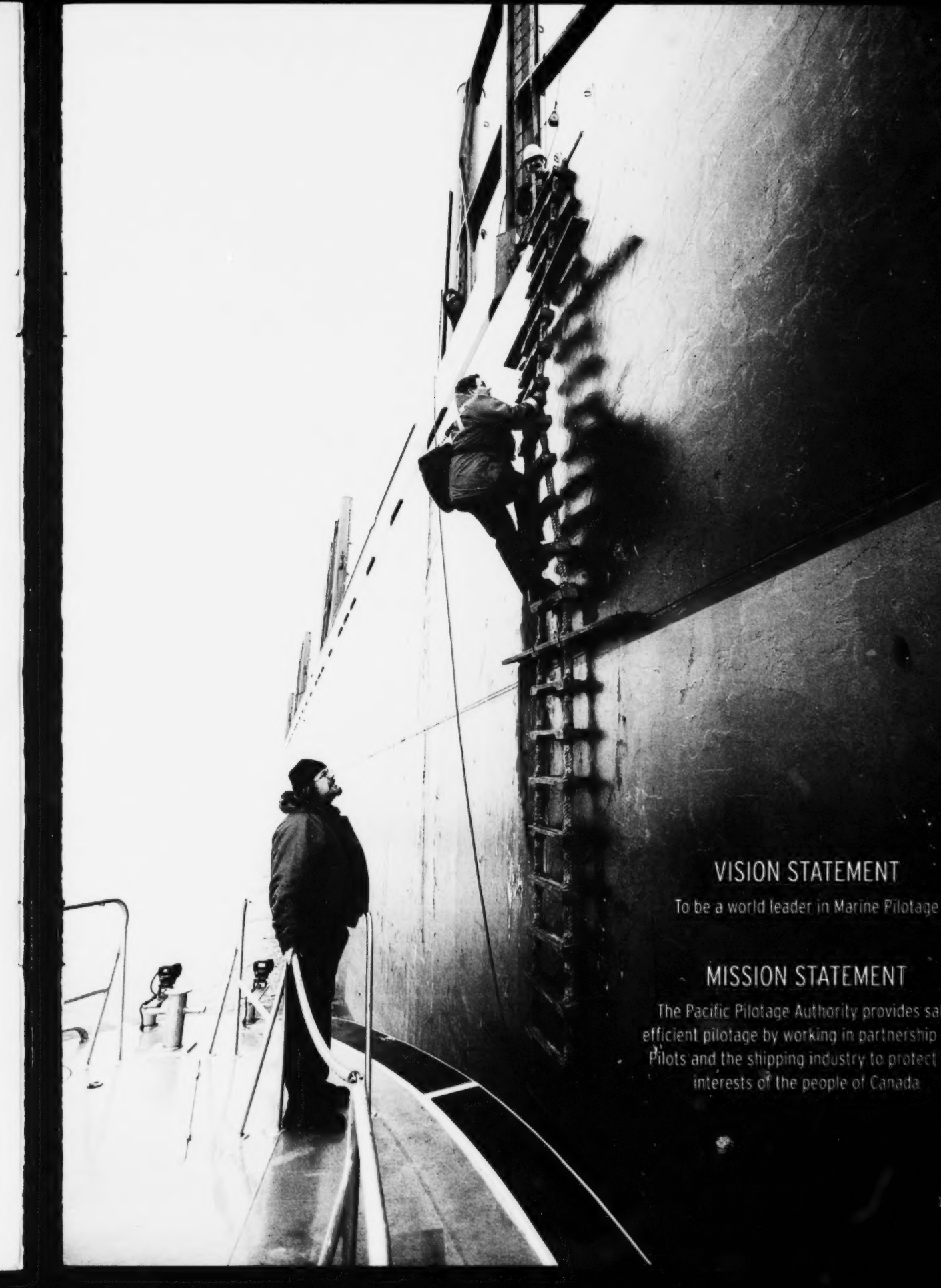
TEL 604.666.6771
FAX 604.666.6093 dispatch
FAX 604.666.1647 administration
EMAIL info@ppa.gc.ca

DISPATCH OFFICES:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia, V6E 4A4
211 Dallas Road,
Victoria, British Columbia, V8V 1A1

PILOT BOARDING STATIONS:
Sandheads, off Steveston
Brotchie Ledge, off Victoria
Cape Beale, off Port Alberni
Triple Island, off Prince Rupert

*Denotes member of Audit Committee

ALL PHOTOS COURTESY OF DAVE ROELS



## VISION STATEMENT

To be a world leader in Marine Pilotage

## MISSION STATEMENT

The Pacific Pilotage Authority provides sa
efficient pilotage by working in partnership
Pilots and the shipping industry to protect
interests of the people of Canada

# CORPORATE OBJECTIVES & VALUES

*We take pride in our work, we take pride in our waters.*

## *Objectives:*

1. To provide safe, reliable and efficient marine pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.

2. To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.

3. To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4. To promote sustainable practices within the Authority and contribute to Government's environmental, social and economic policies as they apply to the marine Industry on the Pacific Coast of Canada.

## *Values*

1. Honesty/Integrity – We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2. Positive Stakeholder Relations – We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3. Service Quality – We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4. Accountability/Responsibility – We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5. Adaptability and Innovation – We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

# CHAIR AND CEO'S REPORT



Honorable John Baird, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 29th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

January 29, 2010

Dear Sir:

On behalf of the Board of Directors and management of the Pacific Pilotage Authority, we are pleased to submit our Annual Report for the year ended December 31st 2009.

We entered 2009 facing the prospect of an unprecedented downturn in the global economy and a significant reduction in our local market. Often the first industry to feel the decline in a world-wide slump in the economy is the shipping industry. This was borne out in the first quarter when our assignment numbers dropped dramatically across the board. Containers were down 35% as were most other sectors of the marine industry we serve. As a result of this expected downturn, the Authority put into place a four step program of cost cutting measures and deferred spending, in order to minimize the expected losses. By the end of the first quarter we had implemented three of the four steps in our cost cutting program.

On the positive side we obtained significant savings by locking into a long-term, extremely low interest bank loan for our two new launches. In addition by the second quarter, it was evident that grain exports were going to exceed forecasts by almost 2.5 million tons. These two factors and the cost savings in fuel largely offset the losses in other sectors and assisted in turning what had started off as an expected loss into a significant surplus.

While the focus in 2009 was largely one of reducing cost we still continued with the strategic projects identified that will ensure we achieve our Vision "To be a world leader in Marine Pilotage" by 2014. The final draft of one of the primary projects in 2009 "Enterprise Wide Risk Management (EWRM)" was completed and will now be communicated to all Authority employees for action in 2010.

We would like to take this opportunity to thank the Board of Directors, management and staff of the Authority as well as the highly skilled and professional group of Pilots, for their work in ensuring that the Authority continues to meet its mandate of providing safe, efficient and cost effective pilotage on the west coast of Canada.

Respectfully submitted,

David K. Gardiner
Chair

Kevin Obermeyer
President and Chief Executive Officer

# STRATEGIC GOALS 2010



## Strategy

On an annual basis, the Authority engages in strategic planning sessions involving the Board of Directors and Management. The most recent session held during September 2009, endorsed the objectives and strategies with a few minor revisions which are reflected below.

## Corporate Objective #1

*To provide safe, reliable and efficient Marine Pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.*

### Strategic Goal #1.1

*Ensure a sustainable supply of Pilots.*

**Strategy 1.1(a)**
Continue to work in partnership with the BCCP, prepare and implement a comprehensive long-term plan to ensure an adequate supply of qualified candidates, including the examination of the sustainability of the present system.

**Strategy 1.1(b)**
Continue to work with the Pilotage Training and Examination Committee (PTEC) to review the impact the recommendations and agreed upon changes to ensure a consistent and effective training methodology.

**Strategy 1.1(c)**
Continue to work in partnership with the BCCP and the Marine Industry and develop our financial forecasting in a way that will allow a more analytical approach to the future manning requirements of the Authority.

### Strategic Goal #1.2

*Create a culture of Quality Service*

**Strategy 1.2(a)**
Continue to work in partnership with the Pilots and the Industry we serve, to develop a program of quality service, based on best practices that ensure we are measured as leaders in a number of areas.

| | |
|---|---|
| Safety level | - incident rate |
| Service level | - delays to service, responsiveness to client needs |
| Predictability | - consistently knowing what to expect |
| Transparency | - open and honest communication in everything we do |
| Training | - ongoing relevant and effective training |

**Strategy 1.2(b)**
Working with the Launch Crew and Dispatch personnel to develop a quality assurance program based on Industry best practices such as ISO, ISM or any other management tool.

### Strategic Goal #1.3

*Create a Culture of Enterprise Wide Risk Awareness*

**Strategy 1.3(a)**
Maintain an Enterprise Wide Risk Management (EWRM) program throughout the Authority.

**Strategy 1.3(b)**
Communicate the results of the risk assessments departmentally and company wide on a semi-annual basis until risk management becomes part of the Authority's culture.

## Corporate Objective #2

*To provide the services within a commercially-oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.*

### Strategic Goal #2.1

*Create a culture of cost awareness throughout the Authority*

**Strategy 2.1(a)**
Monitor and amend as required, the cost management programs developed for each department in the Authority, focusing on accountability and specific targets.

**Strategy 2.1(b)**
Ensure that the Authority remains competitive.

### Strategic Goal #2.2

*The Pacific Pilotage Authority will be financially self-sufficient*

**Strategy 2.2(a)**
Maintain an adequate reserve to remain financially self-sufficient.

## Corporate Objective #3

*To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.*

### Strategic Goal #3.1

*To become a primary source for pilotage related information within our area of jurisdiction*

**Strategy 3.1(a)**
Build a comprehensive "one-stop shopping" information system on the Authority's web site that will enable our clients to easily access a full suite of services.

- Tide and current window calculations
- Pro-forma invoices
- Dock and passage information including depth limitations and tug requirements
- On-line pilotage services ordering

## Corporate Objective #4

*To promote sustainable practices within the Authority and contribute to Government's environmental, social and economic policies as they apply to the Marine Industry on the Pacific Coast of Canada.*

### Strategic Goal #4.1

*Create a culture of sustainability and environmental awareness throughout the Authority*

**Strategy 4.1**
Expand the Authority's reporting to include environmental and social performance by utilizing the triple bottom line model.

| | |
|---|---|
| Equity/People | - culture of empowerment, caring and acceptance of diversity |
| Environment/Planet | - culture of environmental awareness |
| Economy/Profit | - profitable through training and productivity |

## Measurement of 2009 Strategic Goals

The Authority measures its strategic goals on an annual basis.

### Strategic Goal #1.1

Ensure a sustainable supply of Pilots

**Strategy 1.1(a)**
Working in partnership with the BCCP, prepare and implement a comprehensive long-term plan to ensure an adequate supply of qualified candidates, including the examination of the sustainability of the present system.

**Measurement 2009:**
Regulations have been changed to include deep sea mariner's time which will increase the pool of qualified candidates.

# STRATEGIC GOALS 2010



**Strategy 1.1(b)**
Working with the Pilotage Training and Examination Committee (PTEC), review the present apprenticeship program, make recommendations and implement agreed upon changes to ensure a consistent and effective training methodology.

**Measurement 2009:**
The initial part of this review has been completed with a number of changes to the sea-time requirements

**Strategy 1.1(c)**
Working in partnership with the BCCP and the Marine Industry, develop a financial forecasting model that will allow a more analytical approach to the future manning requirements of the Authority.

**Measurement 2009:**
The new computer system (installed 2008) has facilitated the reporting of trips at the terminal and berth level. This has allowed the Authority to expand its commodity sector analysis and budgeting process. The analysis is shared annually with Industry and Pilots.

A forecasting model was produced during the year and presented to the Authority's Board of Directors. It has become evident that a viable forecasting model of this sort is difficult to develop due to the complex and multiple variables involved.

## Strategic Goal #1.2

Create a culture of quality service

**Strategy 1.2(a)**
Working in partnership with the Pilots and the Industry we serve, develop a program of quality service, based on best practices that ensures we are measured as leaders in a number of areas.

| | |
|---|---|
| Safety level | - incident rate |
| Service level | - delays to service, responsiveness to client needs |
| Predictability | - consistently knowing what to expect |
| Transparency | - open and honest communication in everything we do |
| Training | - ongoing relevant and effective training |

**Measurement 2009:**
Safety level – incidents are reported in the annual report.
Service level – 'service delivery' and 'error free dispatches' are included in key performance measurements.
A Quality Assurance Program has been developed and is currently under review by the Pilots.
The system to audit each Pilot has been expanded to include port currency, training, incidents, complaints, commendations and medicals.

**Strategy 1.2(b)**
Working with the Launch Crew and Dispatch personnel to develop a quality assurance program based on industry best practices such as ISO, ISM or any other management tool.

**Measurement 2009:**
Management has agreed that the most suitable program is the ISO9001. The development of this program was deferred to 2010 due to the cost saving program implemented 2009.

## Strategic Goal #1.3

Create a culture of enterprise wide risk awareness

**Strategy 1.3(a)**
Implement an Enterprise Wide Risk Management (EWRM) program throughout the Authority.

**Measurement 2009:**
Completed during 2009.

**Strategy 1.3(b)**
Communicate the results of the risk assessments departmentally and company-wide on a semi-annual basis until risk management becomes part of the Authority's culture.

**Measurement 2009:**
Ongoing, initial departmental meetings conducted during 2009.

## Strategic Goal #2.1

Create a culture of cost awareness throughout the Authority

**Strategy 2.1(a)**
Develop cost management programs with accountability and specific targets for every department in the Authority.

**Measurement 2009:**
Completed during 2009, semi-annual staff meetings include financial targets. Enhanced departmental financial statements distributed to users.

**Strategy 2.1(b)**
Ensure that the Authority remains competitive.

**Measurement 2009:**
Completed during 2009. A cost comparison of pilotage fees for West Coast Ports indicates the Authority remains competitive.

## Strategic Goal #2.2

*The Pacific Pilotage Authority will be financially self sufficient*

**Strategy 2.2**
Maintain an adequate financial reserve.

**Measurement 2009**
Achieved 2009 – The Authority's financial reserves increased to $2.4 million during the year.
No formal objections to the Authority's tariff application for January 1, 2010.

## Strategic Goal #3.1

*To become a primary source for pilotage related information within our area of jurisdiction*

**Strategy 3.1**
Build a comprehensive "one-stop shopping" information system on the Authority's web site that will enable our clients to easily access a full suite of services.

- Tide and current window calculations
- Pro forma invoices
- Dock and passage information including depth limitations and tug requirements
- On-line pilotage services ordering

**Measurement -**
Completed 2009 – dock and passage information posted to the Authority's website.
On-going - Tide and current windows, pro-forma invoices and on-line pilotage services ordering.

## Strategic Goal #4.1

*Create a culture of sustainability and environmental awareness throughout the Authority*

**Strategy 4.1**
Expand the Authority's reporting to include environmental and social performance by utilizing the triple bottom line model.

| | |
|---|---|
| Equity/People | - culture of empowerment, caring and acceptance of diversity |
| Environment/Planet | - culture of environmental awareness |
| Economy/Profit | - profitable through training and productivity |

**Measurement -**
On-going, this project was deferred to 2010 due to the cost saving program implemented in 2009.

# 2009 REVIEW



## OVERVIEW

The global downturn of 2009 has affected virtually all areas of the Canadian economy, including the Authority's operations.

The Authority's customer base experienced significant declines in tonnages moved through Western Canadian terminals to and from the Asian economies. In total, export tonnages declined by seven percent while import tonnages declined by twenty-eight percent.

On the positive side, the grain crop of 2008/2009 was a banner year leading to a higher volume of assignments, somewhat offsetting the other commodity declines. We also saw a new container berth nearing completion in Port Metro Vancouver which will increase capacity by an additional 600,000 teus per annum. Additionally, the Port of Prince Rupert benefited from a second container line calling into their new facility and increased their teu throughput by forty-six percent during 2009.

Looking ahead to 2010 we are prepared for the business effect of the 2010 Winter Olympics and have allocated additional funds and staff resources to ensure we maintain our traditional high level of service to all Industries during the games period.

We continue to actively monitor all major long-term projects proposed in our jurisdiction analyzing the impact they might have on assignments and Pilot numbers. To this end we remain committed to ensure our strategies recognize the challenges and find the Authority ready for change.

The Authority's Enterprise Wide Risk Management was formalized during 2009. The results from this program will be presented to all employees in the coming year. The Authority remains committed to its strategy of 'fostering a culture of risk awareness throughout the entire operation, at every level'.

Pilot recruitment and training remains prominent in our strategy. The future supply of Pilots is being challenged by the same demographics affecting many other Industries. Expenditures for Pilot training have been doubled in the 2010 plan year to ensure we maintain our safety standards and serve the ongoing needs of Industry.

The Authority has initiated an Outreach Program directed towards the communities we operate in. The primary objective of this program is to ensure these communities fully understand the role of the Authority and how we provide safe, reliable and efficient marine pilotage services in the waters of British Columbia.

From a financial perspective, the Authority implemented a three year financial plan to ensure five percent of annual revenues are held in an investment account as reserves. The financial goals for 2008 and 2009 have been met.

The Authority continues to value its excellent relationship with Industry and Pilots and works hard to sustain these relationships. As a measure of our success in recent years we have seen both of these parties become major allies in attaining our common goals.

Our efforts in the coming years continue to be directed towards our vision where we aspire 'to be a world leader in Marine Pilotage'.

## TRAFFIC

In line with global trends and tonnage volumes reported by the ports we serve, 2009 traffic levels decreased from the prior year by 567 trips which represents five percent of annual volumes.

Diversification within the Authority's customer base is highlighted in the table below which shows the segmentation of annual trips by commodity sector.

Pilotage trips in excess of eight hours require the services of a second Pilot. Safety considerations remain paramount as the Pilot is allowed to work a maximum of eight hours before an appropriate rest break is required. In an average year, the Authority will perform in the range of 900 second Pilot assignments. Most cruise ships heading north or south fall into this category, along with certain northern assignments, such as Kitimat and Stewart.

**Annual Trips by Commodity Sector - Coastal and River**

| Commodity | Actual 2008 | % | Actual 2009 | % | Budget 2009 | % | Budget 2010 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Automobiles | 1,122 | 10% | 934 | 8% | 1,170 | 10% | 830 | 8% |
| Containers | 1,787 | 15% | 1,608 | 14% | 1,820 | 16% | 1,766 | 17% |
| Cruise | 1,011 | 9% | 1,043 | 9% | 960 | 9% | 965 | 9% |
| Coal | 907 | 8% | 659 | 6% | 1,050 | 9% | 630 | 6% |
| Grain | 1,081 | 9% | 1,513 | 14% | 1,200 | 11% | 1,265 | 12% |
| Petroleum | 743 | 6% | 587 | 5% | 870 | 8% | 630 | 6% |
| Forest Products | 1,428 | 12% | 1,177 | 11% | 1,330 | 12% | 1,113 | 11% |
| Potash and Sulphur | 285 | 2% | 286 | 3% | 300 | 3% | 260 | 3% |
| Vancouver Anchorages | 1,343 | 11% | 1,412 | 13% | 1,300 | 12% | 1,350 | 13% |
| Other | 1,984 | 18% | 1,905 | 17% | 1,230 | 10% | 1,491 | 15% |
| Total Trips | 11,691 | 100% | 11,124 | 100% | 11,230 | 100% | 10,300 | 100% |

Exhibit 1 has expanded on the annual trips shown above and includes 922 second Pilot assignments for 2009.

During 2009 the Authority contracted with the British Columbia Coast Pilots Ltd., a partnership of 99 entrepreneur pilots, who performed 11,055 coastal assignments which represents a three percent decrease from the prior year.

Fraser River assignments were performed by eight employee Pilots (full time equivalent is seven Pilots). During 2009, the Authority performed 991 River assignments which is a decrease of seventeen percent from the prior year.

As in past years, the cruise ship sector is the major factor behind the increase in coastal assignment levels during May through September. In total this sector represents nine percent of our annual trips and a slightly higher percentage of assignments (twelve percent), due to the length of transits and need for a second Pilot.

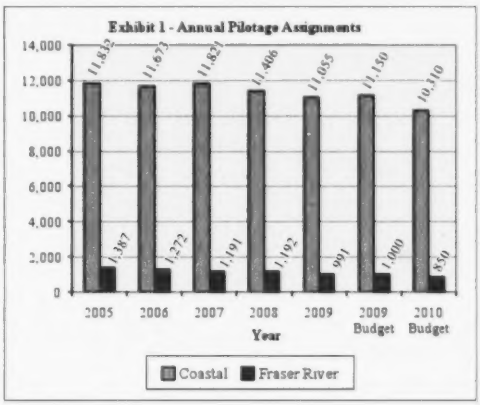
The Authority categorizes its assignments into four key traffic areas: Port Metro Vancouver, Vancouver Island, Northern and Fraser River.

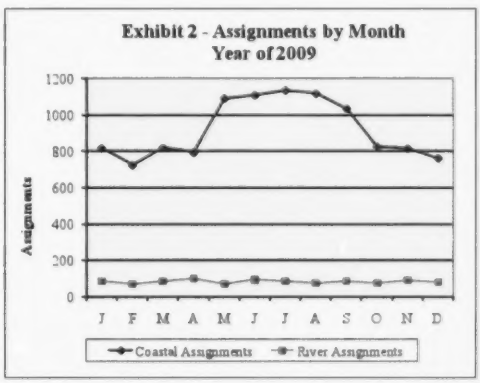
Port Metro Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-nine percent of all coastal assignments performed by the Authority. Looking ahead to 2010, this Port has officially opened a new berth at Deltaport expanding the annual capacity of the terminal by 600,000 teus.

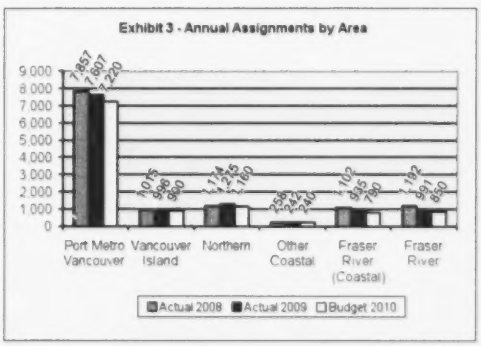
Vancouver Island assignments accounted for nine percent of the Authority's coastal pilotage assignments. This area has experienced a decrease in assignments in the last few years, mainly due to mill closures. Ogden Point in Victoria remains a positive contributor serving cruise ship traffic transiting to Alaska.

During 2009 the Northern area, which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, increased by two percent and now represents twelve percent of coastal assignments. The largest contributor to this increase was the increased traffic through the Ridley Island Grain terminal. Container traffic calling into Prince Rupert also benefited from the addition of a second weekly liner service during the year.

The Fraser River decreased by 201 assignments during the year. The majority of the decrease was attributable to the curtailment of a weekly container service. The Authority has mitigated the revenue loss in this area by reducing the workforce through attrition. As a reminder, the River requires the services of a coastal Pilot for the transit to and from the Sandheads boarding station which is located at the mouth of the Fraser River. Accordingly, this area also represents eight percent (prior year was ten percent) of the Authority's total coastal traffic.



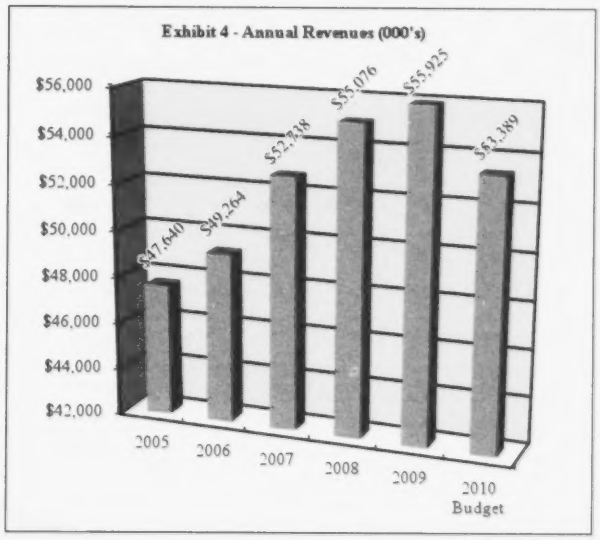



# FINANCIAL RESULTS 2009

For 2009 the Authority recorded a net income of $3.9 million. Included in the 2009 annual revenues is $1.343 million generated by the launch replacement fee. These revenues are generated by a $180.00 charge per boarding that is intended to finance the pilot launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with Industry and will remain in place until the launch construction program has been fully funded.

Readers are reminded that if the launch replacement revenues are taken out of the net income mentioned above it decreases to $2.6 million.

On January 1, 2009 the Authority implemented a 3.9 percent tariff increase with the written support of Industry. The increased tariff was intended to fund cost pressures incurred from service and collective agreements. Additionally, it was intended to generate enough income to increase the Authority's financial reserves to 3.6 percent of annual revenues. The Authority is pleased to report that this contribution was made and the financial reserves increased by $963,000.




Coastal pilotage revenues exceeded budget by $388,000 which equates to one percent. A small variance in this range resulted from changes in the average unit size of vessels and mix of traffic serviced by the Authority. With the changing mix of trips and lower than budgeted number of assignments the contract Pilots' fees were favourable to budget by $134,000. In total, this sector's profit margins exceeded budget by $522,000.

Travel revenues were under budget due to the lower than budgeted traffic levels and changing mix of trips. Offsetting the lower travel revenues was favourable travel expenses mainly due to airline fuel surcharges not being incurred and the extensive use of prepaid flight passes. In total, this sector's profit margins exceeded budget by $387,000.

Pilot launch revenues were very close to budget while expenses were favourable by nine percent, mainly due to lower fuel prices throughout 2009. In total, this sector's profit margins exceeded budget by $514,000.

Salaries for employee Pilots were favourable to budget by $350,000 for the year. This is mainly due to the reduced number of Pilots along with lower payroll costs relating to pensions and allowances.

Other income benefited from the sale of a surplus pilot launch during the year resulting in a gain of $75,000.

Pilot training ended the year $132,000 favourable to budget. With the declining traffic volumes fewer apprentice Pilots were started into the program. Additionally, a training course for employee Pilots was deferred due to the economic climate.

Other expenses include overhead categories such as office rent, utilities, telephones, computers, legal, bank interest, amortization, etc. The Authority initiated a cost saving program to take effect in the first quarter of 2009 in response to the difficult economic conditions in our industry. All discretionary expenditures such as travel and consulting were reviewed and curtailed or deferred as circumstances dictated. Interest expense for the year was favourable to the budget by $75,000 due to lower than expected interest rates which have been locked in long term by the Authority. In total, this area was favourable to the budget by $182,000.

Exhibit 5 details the comparisons of the major revenue and expense categories along with the 2010 Budget.

As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

**Exhibit 5**

| Revenue Categories (000's) | Actual 2009 | Budget 2009 | Variance to Budget | Budget 2010 |
|---|---|---|---|---|
| Coastal pilotage | $39,032 | $38,644 | $388 | $37,292 |
| River pilotage | $2,094 | $2,056 | $38 | $1,870 |
| Travel | $6,289 | $6,750 | ($461) | $6,100 |
| Launch | $6,977 | $7,068 | ($91) | $6,606 |
| Launch replacement fee | $1,343 | $1,311 | $32 | $1,251 |
| Portable Pilotage unit fee | $0 | $0 | $0 | $174 |
| Other income | $190 | $96 | $94 | $96 |
| Total Revenues | $55,925 | $55,925 | $0 | $53,389 |
| **Expense Categories (000's)** | | | | |
| Contract Pilots' Fees | $33,866 | $34,000 | $134 | $32,550 |
| Pilot launch costs | $6,342 | $6,947 | $605 | $6,408 |
| Transportation and travel | $4,632 | $5,480 | $848 | $4,956 |
| Staff salaries and benefits | $2,808 | $2,800 | ($8) | $2,920 |
| Employee Pilots' salaries and benefits | $1,830 | $2,180 | $350 | $2,070 |
| Other expenses | $1,919 | $2,101 | $182 | $2,262 |
| Pilot training | $393 | $725 | $332 | $1,320 |
| Total Expenses | $51,990 | $54,233 | $2,243 | $52,486 |
| Net Income (Loss) | $3,935 | $1,692 | $2,243 | $903 |
| Net Income (Loss) excluding launch and PPU fees | $2,592 | $881 | $2,211 | ($522) |

Exhibit 6 compares the major expense categories as a percentage of total expenses for the year of 2009.

Readers will note that similar to prior years, approximately eighty percent of the Authority's total annual expenditures for the year were covered by either a service contract or collective agreements.

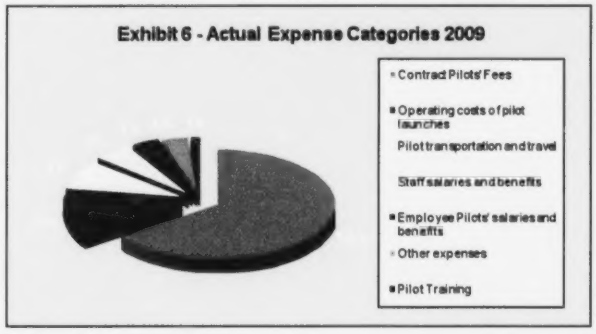


Exhibit 6 - Actual Expense Categories 2009
Contract Pilots' Fees
Operating costs of pilot launches
Pilot transportation and travel
Staff salaries and benefits
Employee Pilots' salaries and benefits
Other expenses
Pilot Training

## INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

**Class "A" Investigations**

Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

**Class "B" Investigations**

Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

**Class "C" Investigations**

Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

*Exhibit 7 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.*

**Exhibit 7**

| Year | Incident Free Assignments | Incidents | Class A | Class B | Class C |
|---|---|---|---|---|---|
| 2005 | 99.931% | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 2006 | 99.938% | 8 | 0 | 3 | 5 |
| 2007 | 99.947% | 7 | 0 | 0 | 7 |
| 2008 | 99.969% | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 2009 | 99.950% | 6 | 0 | 2 | 4 |

## ENTERPRISE WIDE RISK MANAGEMENT

The Authority introduced an Enterprise Wide Risk Management (EWRM) program to Pilots, launch crew and administrative staff during 2008. Throughout 2009, the program was further refined and developed and then presented to the Authority's Board of Directors.

The results of this program are summarized in the grid below. Readers will note the last ranking includes 'Emerging Risks' that the Authority will continue to monitor on a regular basis.

The Authority is developing mitigation strategies first on the high ranked risks and will continually reassess the rankings.

| Risk No | EWRM Risk Title | Risk Rating |
|---|---|---|
| 1 | 2010 Olympics | HIGH |
| 2 | Criminalization of Pilots | HIGH |
| 3 | Recruitment, Training and Retention – Coastal Pilots | HIGH |
| 4 | Economic and Financial Conditions | HIGH |
| 5 | Occupational Health and Safety Issues | HIGH |
| 6 | Recruitment, Training and Retention - Launch Crew | MEDIUM |
| 7 | Vessel under PPA Control or Conduct Involved in an Accident | MEDIUM |
| 8 | Recruitment, Training and Retention - River Pilots | MEDIUM |
| 9 | Information Technology | MEDIUM |
| 10 | Financial and Administrative Systems and Processes | MEDIUM |
| 11 | Efficiency of Resource Usage | MEDIUM |
| 12 | Security of Physical Assets | LOW |
| 13 | Emergency and Disaster Planning | LOW |
| 14 | Human Resource Management for the PPA | LOW |
| 15 | Legal and Regulatory | LOW |
| 16 | Delay of Vessel due to the PPA | LOW |
| 17 | Emerging Risks | LOW |

## 2009 KEY PERFORMANCE MEASUREMENTS

Management of the Authority is regularly reviewed by the Board of Directors. Certain key performance measurements are incorporated as part of this review and they are included below.

| Final Results for Year End 2009 | Goal | Year to Date |
|---|---|---|
| On time service delivery (Total assignments less delays caused by Pilots or Authority/total assignments) | 100.0% | 99.6% (failed) |
| Error Free Dispatches (Total dispatches less number of errors/number of dispatches) | 100.0% | 100.0% (achieved) |
| Incidents on Vessels under Pilotage | | |
| Class A Incidents | 0.0% | 0.0% |
| Class B and C Incidents | >0.05% | 0.05% (achieved) |
| Incidents on Pilot Launches | | |
| Class A Incidents | 0.0% | 0.0% |
| Class B and C Incidents | >0.05% | 0.0% (exceeded) |
| Unscheduled launch downtime causing operational delays (Total downtime days causing delays/total days) | 0.5% | 0% (exceeded) |

| Final Results for Year End 2009 | Goal | Year to Date |
|---|---|---|
| Combined computer runtime (Victoria and Vancouver) | 100.0% | 100.0% (achieved) |
| Maintain an overhead cost of less than 8.5% of revenue | 8.5% | 8.9% (failed) |
| Maintain an adequate contingency fund (Investments/Total Revenue) | 3.6% | 4.3% (exceeded) |
| Accounts Receivable (Percentage of invoices under 30 calendar days) | 90.0% | 91.5% (exceeded) |
| Maintain an average of 10 working days to resolve complaints | 10 days | 2.6 days (exceeded) |
| Maintain an average of 10 working days to resolve invoice disputes | 10 days | 6.7 days (exceeded) |
| Complete client survey in 2009 | 4.4 | 4.45 (exceeded) |
| Complete staff survey in 2009 | 4.2 | 4.2 (achieved) |

## 2009 ACCOMPLISHMENTS

The seasonal boarding station at Pine Island serviced 325 vessels. This station is used primarily by the Cruise Industry and allows them a high degree of flexibility with their itineraries while transiting our waters.

Sixteen senior Pilots received training at Ilawa, Poland, at the model ship training facility.

Seventeen senior Pilots received training at Baltimore, Maryland on the full-mission bridge simulator.

The familiarization program for Pilot candidates who want to increase their knowledge of our compulsory pilotage areas has been doubled in size during the year. This program has been re-structured to accommodate up to forty candidates.

A hydrodynamic tug simulation model was developed which will be used by senior Pilots for training on tethered tug systems during 2010.

An electronic document filing system was tested and installed during the year. This system will facilitate and preserve the Authority's record keeping and reduce the annual paper usage.

The Authority's unit charge tariff fee to Industry was modified during the year. For vessels over 226 meters or more in overall length, the pilotage charge will include a gross tonnage multiplier. This formula was endorsed by Industry and is intended to be a more equitable system to charge pilotage fees for vessels of this size.

The Enterprise Wide Risk Management program, which was introduced last year, was formalized as part of the Authority's culture. All departments have been involved in the development of the program.

The Authority's office premise lease was renewed for a further three years to the end of 2012.

## LOOKING AHEAD - 2010 AND BEYOND

**Economic Challenges**

There is no question that the global downturn experienced in 2009 has affected the Industries we serve. In response, the Authority has taken a conservative approach to budgeting for 2010 and has prepared for an assignment decrease of seven percent. After accounting for launch replacement and portable pilotage unit revenues the Authority has budgeted a small loss of $522,000.

**Financial – Tariff Adjustment as of January 1, 2010**

With Industry support during 2009, the Authority Gazetted and received approval to adjust tariff rates by three percent as of January 1, 2010. This tariff also separated the launch fuel charges which will now be pegged to monthly posted wholesale prices.

**Winter Olympics 2010**

The Authority has prepared contingency plans to ensure that a consistent high level of service continues to be offered to Industry. These plans cover virtually every aspect of the Authority's operations, specifically the dispatching and transport of Pilots.

**International Financial Reporting Standards (IFRS)**

The Authority will be converting to IFRS for the December 31, 2011 year-end in accordance with Canadian GAAP. In preparation for this conversion, the Authority has completed an initial diagnostic and established a transition plan. A summary of the progress and the expected financial reporting impact is listed below.

For the 2008 reporting year, the Authority componentized its launch amortization which is in line with the IFRS standards. For the 2009 reporting year, the Authority has measured its employee severance benefits on an actuarial basis using the projected benefit method prorated on service, which is in line with IFRS standards.

| Accounting Policy | Policy change expected to change to IFRS | Is there an IFRS 1 exemption available? | Will the IFRS 1 exemption be applied? |
|---|---|---|---|
| Revenue Recognition | No | No | N/A |
| Property , Plant and Equipment | No | Yes | No |
| Borrowing costs | No | Yes | No |
| Employee Benefits | Yes | Yes | Yes |

Additionally, the Authority is using an external advisor to assist with the conversion and is monitoring developments in the new standards as they arise. During 2010, the advisor will assist the Authority in preparing an opening statement of financial position which will be audited by the Authority's auditors. The advisor will also assist in the preparation of draft financial statements, including footnotes, in line with the IFRS standards.

**Pine Island Boarding Station**

Working with Pilots and Industry, the Authority has amended its regulations and as of February 2010 will be offering year round Pilot transfers at this station. Prior to this the station was operating on a seasonal basis, May through September.

**Tethered Tug Training**

The Authority has committed to training its coastal Pilot workforce in tethered-tug transit procedures. This training is budgeted at $700,000 bringing the total training budget for senior Pilots to $860,000 for 2010.

**Portable Pilotage Units**

In consultation with the Industry and Pilots, the Authority has committed to providing portable pilotage units (PPUs) to Pilots. These units will include sophisticated rate of turn indicators, electronic coastal charts, global positioning systems and docking mode software. The total capital expenditure is budgeted at $900,000 which will be funded by Industry with a charge of $25 per trip.

## QUALIFIED PILOT CANDIDATES AS AT DECEMBER 31, 2009

During the year 2009, three coastal Pilots received their Class II licences and two Apprentices were started in December.

With the intake of the two Apprentices during the month of December the coastal eligibility list was reduced to one candidate as of December 31, 2009. The Authority has scheduled the next examination session for March 2010 with fifteen candidates scheduled to participate.

At December 31, 2009 there are five candidates on the eligibility list for the Fraser River.

The Authority also conducts a Pilot familiarization program for interested candidates. This program is limited to 40 candidates (currently enrolment is 40) who participate in order to supplement and upgrade their coast-wide knowledge.

The Authority will continue to report on the status of Pilot candidates annually.

## REGULAR CONSULTATIONS WITH INTERESTED PARTIES

The Authority's management team continued the annual agency visitation program, meeting with twenty-five percent of active shipping agencies during the year.

Customer surveys and service levels expected of the Authority have been incorporated into the strategic plan. These were measured during the year of 2009.

The Authority's management team continues to meet with the Chamber of Shipping (CS) representatives on a regular basis. During the year two tariff applications were gazetted after receiving written support from the CS. Both of these tariffs proceeded through the process without objection.

The President and CEO of the Authority attends the Chamber of Shipping's Navigation Services Committee meetings on a regular basis as an invited guest. This enables the Authority and Industry to collectively resolve issues as they arise.

The Authority continues to be an active member of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC), the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC) and the Pacific Gateway.

**Exhibit 8**

**Historical Financial Summary**
**(in thousands of dollars)**

| | Actual 2005 | Actual 2006 | Actual 2007 | Actual 2008 | Actual 2009 | Budget 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Financial Results** | | | | | | |
| Revenues | $47,640 | $49,264 | $52,738 | $55,076 | $55,925 | $53,389 |
| Expenses | $47,736 | $48,232 | $51,227 | $53,146 | $51,990 | $52,486 |
| Net Income (Loss) | ($96) | $1,032 | $1,511 | $1,930 | $3,935 | $903 |
| **Financial Position** | | | | | | |
| Current Assets | $6,202 | $6,539 | $7,006 | $7,572 | $10,216 | $8,189 |
| Current Liabilities | $4,779 | $5,216 | $8,282 | $10,065 | $9,181 | $8,140 |
| Working Capital | $1,423 | $1,323 | ($1,276) | ($2,493) | $1,035 | $49 |
| **Net Capital Assets** | $3,525 | $4,576 | $8,844 | $11,187 | $10,629 | $11,780 |
| **Operating Indicators (Actual)** | | | | | | |
| **Average Number of Pilots** | | | | | | |
| Coastal | 100 | 96 | 96 | 98 | 99 | 100 |
| Fraser River | 10 | 9 | 8 | 8 | 7 | 7 |
| **Number of Assignments** | | | | | | |
| Coastal | 11,832 | 11,673 | 11,821 | 11,406 | 11,055 | 10,310 |
| Fraser River | 1,387 | 1,272 | 1,191 | 1,192 | 991 | 850 |
| **Average Pilotage Revenue per Assignment (Actual $)** | | | | | | |
| Coastal | $2,850 | $2,970 | $3,171 | $3,358 | $3,531 | $3,617 |
| Fraser River | $1,759 | $1,726 | $1,934 | $2,041 | $2,113 | $2,200 |

# STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY



These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.

K. G. Obermeyer
*President and Chief Executive Officer*

B. D. Chadwick
*Director of Finance*

January 29, 2010

# AUDITOR'S REPORT



**Auditor General of Canada**
**Vérificatrice générale du Canada**

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2009 and the statements of income, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2009 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Guy LeGras, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Vancouver, Canada
January 29, 2010

## Balance Sheet as at December 31 (in thousands)

| ASSETS | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| **Current** | | |
| Cash and cash equivalents | $ 5,387 | $ 3,275 |
| Derivative financial asset (Note 5) | 61 | - |
| Accounts receivable, trade (Note 5) | 4,000 | 3835 |
| Prepaid expenses and other receivables | 768 | 462 |
| | 10,216 | 7,572 |
| **Non-current** | | |
| Long-term investments (Note 6) | 2,418 | 1,455 |
| Property and equipment (Note 7) | 10,629 | 11,187 |
| Intangible asset (Note 8) | 300 | 365 |
| | 13,347 | 13,007 |
| | $ 23,563 | $ 20,579 |
| **LIABILITIES** | | |
| **Current** | | |
| Accounts payable and accrued liabilities | $ 4,905 | $ 5,301 |
| Bank indebtedness (Note 9) | 4,276 | 4,764 |
| | 9,181 | 10,065 |
| **Non-current** | | |
| Employee severance benefits (Note 11) | 1,126 | 1,193 |
| | 1,126 | 1,193 |
| | 10,307 | 11,258 |
| **EQUITY** | | |
| Contributed capital | 806 | 806 |
| Retained earnings | 12,450 | 8,515 |
| | 13,256 | 9,321 |
| | $ 23,563 | $ 20,579 |

Commitments (Note 15)

*The accompanying notes are an integral part of these financial statements.*

Approved by the Board of Directors:

Chair: _____ Member: _____

## Statement of Income, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31 (in thousands)

| Revenues | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Pilotage charges (Note 12) | $ 55,735 | $ 54,896 |
| Interest and other revenues | 129 | 180 |
| | 55,864 | 55,076 |
| Other income | | |
| Unrealized gain on interest rate swap (Note 5) | 61 | - |
| | 55,925 | 55,076 |
| Expenses | | |
| Contract pilots' fees | 33,866 | 33,921 |
| Operating costs of pilot boats | 6,342 | 6,693 |
| Transportation and travel | 4,632 | 4,774 |
| Staff salaries and benefits | 2,808 | 2,731 |
| Pilots' salaries and benefits | 1,830 | 2,191 |
| Amortization – property and equipment | 717 | 537 |
| Pilots' training | 593 | 987 |
| Professional and special services | 244 | 424 |
| Computer services | 236 | 209 |
| Rentals | 204 | 197 |
| Utilities, materials and supplies | 164 | 187 |
| Interest expense | 125 | 87 |
| Communications | 93 | 111 |
| Amortization – intangible asset | 87 | 48 |
| Repairs and maintenance | 49 | 49 |
| | 51,990 | 53,146 |
| Net income and comprehensive income | 3,935 | 1,930 |
| Retained earnings, beginning of the year | 8,515 | 6,585 |
| Retained earnings, end of the year | $ 12,450 | $ 8,515 |

*The accompanying notes are an integral part of these financial statements.*

## Statement of Cash Flows for the year ended December 31 (in thousands)

| Operating activities | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Cash receipts from customers | $ 55,570 | $ 54,926 |
| Cash paid to employees and suppliers | (51,774) | (51,633) |
| Other income received | 130 | 187 |
| Interest paid | (125) | (87) |
| Employee severance payments | (57) | (25) |
| Cash flows provided by operating activities | 3,744 | 3,368 |
| Investing activities | | |
| Purchase of investments | (2,933) | (1,776) |
| Proceeds on disposal of investments | 1,970 | 1,242 |
| Acquisition of property and equipment | (159) | (2,883) |
| Acquisition of intangible asset | (22) | (413) |
| Cash flows used in investing activities | (1,144) | (3,830) |
| Financing activities | | |
| Proceeds from bank indebtedness | - | 1,334 |
| Re-payment of bank indebtedness | (488) | - |
| Cash flows (used in) provided by financing activities | (488) | 1,334 |
| Net increase in cash and cash equivalents | 2,112 | 872 |
| Cash and cash equivalents, beginning of the year | 3,275 | 2,403 |
| Cash and cash equivalents, end of the year | $ 5,387 | $ 3,275 |
| Represented by: | | |
| Cash | $ 112 | $ 1,079 |
| Cash equivalents | 5,275 | 2,196 |

*The accompanying notes are an integral part of these financial statements.*

## 1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority (the Authority) was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fixed at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act* and is not subject to any income taxes.

### Regulation of tariffs of pilotage charges

The tariffs of pilotage charges that the Authority charges to vessels subject to compulsory pilotage are governed by the *Pilotage Act*. With the approval of the Governor in Council, the Authority makes regulations to prescribe tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority.

As set out in the *Pilotage Act*, the Authority must first publish the proposed tariffs of pilotage charges in the Canada Gazette. Any person who has reason to believe that the proposed pilotage charges are not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency (the Agency), an entity related to the Authority as a federal organization. In such a case, the Agency must investigate whether the proposed charges are in the public interest, including the holding of public hearings. After conducting the investigation, the Agency must make a recommendation within 120 days from the receipt of the notice of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the Canada Gazette. However, where the Agency recommends pilotage charges that are lower than that prescribed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between the prescribed charges and the charges recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the prescribed charges. The *Pilotage Act* stipulates that the Governor in Council may vary or rescind a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs are intended to allow the Authority to recover its costs and fund the acquisition of capital assets.

## 2. Adoption of new accounting standards

(a) Goodwill and intangible assets

In February 2008, the CICA issued Section 3064 *"Goodwill and Intangible Assets"* which replaced Section 3062 "Goodwill and Other Intangible Assets" and Section 3450 "Research and Development Costs". The new section establishes standards for the recognition, measurement, presentation and disclosure of goodwill and intangible assets and was effective for the Authority's financial statements for the year ended December 31, 2009. The retrospective adoption of this new standard resulted in the reclassification of software from property and equipment to intangible asset. The impact of the reclassification on net carrying amounts consisted of an increase in intangible asset and a corresponding decrease in property and equipment in the amount of $300,000 as at December 31, 2009 ($365,000 as at December 31, 2008).

(b) Credit risk and the fair value of financial assets and financial liabilities

In January 2009, the Emerging Issues Committee (EIC) of the CICA issued EIC Abstract 173 *"Credit Risk and the Fair Value of Financial Assets and Financial Liabilities"* (EIC 173) which requires the consideration of the Authority's own credit risk and the credit risk of the Authority's counterparty when determining the fair value of financial assets and liabilities. The adoption of this new section was effective for the Authority's financial statements for the year ended December 31, 2009 and did not have a significant impact on the Authority's financial statements.

(c) Financial instruments

In June 2009, the CICA amended Section 3862 *"Financial Instruments – Disclosures"* to include additional disclosure requirements regarding fair value measurements of financial instruments and enhanced liquidity risk disclosures. All financial instruments measured at fair value must be classified in fair value hierarchy levels, which are as follows:

- Level 1 – Financial instruments are considered Level 1 when valuation can be based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2 – Level 2 financial instruments are valued using quoted prices for similar assets or liabilities, quoted prices in markets that are not active, or models using inputs that are observable.
- Level 3 – Financial instruments are considered Level 3 when their values are determined using pricing models, discounted cash flow methodologies or similar techniques and at least one significant model assumption or input is unobservable.

Liquidity risk disclosure was also enhanced with the inclusion of a maturity analysis for derivative and non-derivative financial liabilities.

The amendments were effective for the Authority's financial statements for the year ended December 31, 2009. To provide relief for financial statement preparers, the CICA decided that comparative information for the new disclosures was not required in the first year of application.

As the amendments only concern disclosure requirements, they do not have an impact on the results or financial position of the Authority. The required disclosures are included in Notes 4 and 5.

## 3. Future accounting changes

International Financial Reporting Standards (IFRS)

In February 2008, the CICA Accounting Standards Board (AcSB) confirmed the transition to IFRS from Canadian GAAP will be required for publicly accountable enterprises for interim and annual financial statements effective for fiscal years beginning on or after January 1, 2011, including comparatives for 2010. As a government business enterprise, the Authority is required to adopt IFRS effective January 1, 2011. The Authority is currently evaluating the impact of the adoption of these standards.

The Authority has completed an initial diagnostic and has established a transition plan. The Authority is using an external advisor to assist in the conversion project and is monitoring developments in the standards issued by the International Accounting Standards Board and the AcSB.

## 4. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

(a) Cash equivalents

Cash equivalents represent short-term, highly liquid investments and consist of Canadian dollar deposits held at Canadian chartered banks, earning a weighted average interest rate of 0.6% (2008 - 1.75%).

(b) Investments

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada guaranteed bond portfolio.

Pursuant to CICA Handbook Section 3855 *"Financial Instruments - Recognition and Measurement"*, the Authority has elected to designate all investments as held for trading. Consequently, investments are initially recorded at fair value, and subsequently re-measured to fair value at each reporting date. Fair value is based on the quoted price of the securities at the reporting date. Purchases and sales of investments are recognized on a settlement date basis.

Realized gains and losses from the sale of investments are recognized in interest and other revenues in the period realized. Unrealized gains and losses from fluctuations in fair value are recognized in interest and other revenues in the period in which they occur. Income from interest is recognized in the period earned. Interest and other revenues is presented net of investment expenses.

(c) Property and equipment

Property and equipment are recorded at cost. The cost of assets constructed by the Authority includes design, project management, legal, materials, interest on construction loans, and construction costs. Spare engines are carried at cost and will be amortized when put into use. Amortization is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

| | |
|---|---|
| Buildings and floats | 10 - 20 years |
| Pilot boats | 25 years |
| Pilot boat engines | 7,500 - 10,000 running hours |
| Pilot boat generators | 10 years |
| Equipment - communication and other | 10 years |
| - computers | 3 years |
| Leasehold improvements | 10 years or remaining term of lease |

(d) Intangible asset

Intangible asset with a definite useful life is recorded at cost and amortized on a straight line basis over its estimated useful life, as follows:

| | |
|---|---|
| Software | 5 years |

(e) Employee severance benefits

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under collective agreements or employment contracts, based on their years of service and final salary. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

Commencing January 1, 2009, the costs and the benefit obligation are actuarially determined using the projected benefit method prorated on service that incorporates management's best estimate of the rate of employee turnover, retirement age, future salary and benefit levels, and other actuarial factors.

The excess of the net accumulated actuarial gain (loss) over 10% of the greater of the benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized over the expected average remaining service lifetime (EARSL) of active employees. This EARSL has been determined to be 10 years in 2009 for post-employment severance benefits.

(f) Pension plan

All eligible employees participate in the Public Service Pension Plan (the Plan) administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

(g) Contributed capital

Amounts representing the values assigned to property and equipment transferred from the Government of Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

(h) Revenue recognition

Revenues from pilotage charges are recognized on an accrual basis when pilotage services are provided.

(i) Financial instruments

The Authority has classified its financial instruments as follows:

- Cash and cash equivalents are designated as held for trading since they can be reliably measured at fair value and are measured at fair value.
- Long-term investments are classified as held for trading and are recorded at fair value with unrealized gains and losses from fluctuations in fair value recognized in interest and other revenues in the period in which they occur. Measuring these investments at fair value provides better alignment between the accounting results and how the portfolio is managed.
- Accounts receivable, classified as loans and receivables, and accounts payable and accrued liabilities and bank indebtedness, classified as other financial liabilities, are initially measured at fair value, and subsequently measured at amortized cost using the effective interest rate method. Due to the short-term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, and the bank indebtedness, their carrying values are deemed to approximate their fair values.
- Derivative financial instruments are financial contracts that derive their value from changes in an underlying variable. The Authority entered into an interest rate swap agreement during the year in order to manage cash flow interest rate risk. The Authority's interest rate swaps are designated as held for trading and are thus recognized at fair value on the date a contract is entered into with any subsequent unrealized gains and losses reported in net income during the period in which the fair value movement occurred. The Authority does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes and does not apply hedge accounting to its derivatives. The fair value of derivative financial instruments is estimated using standard valuation techniques and is provided to the Authority by the financial institution that is the counterparty to the transactions.

(j) Use of Estimates

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects the determination of useful lives for property and equipment, fair value for initial recognition of bank indebtedness, and employee severance benefits. Actual results could differ materially from these estimates.

## 3. Financial instruments

The Authority invests its excess funds in short-term investments with a Canadian chartered bank and in long-term fixed-income investments that are guaranteed.

Risk management

The Authority, through its financial assets and financial liabilities, is exposed to the following risks from its use of financial instruments: credit risk, liquidity risk, and interest rate risk. The Authority manages these risk exposures on an ongoing basis. The Authority is not presently exposed to currency risk as the Authority has no transactions denominated in foreign currencies.

Credit risk

Credit risk on financial instruments arises from the possibility that the issuer of a financial instrument fails to meet its obligation. To manage this risk, the Minister of Finance authorizes the Authority to only invest in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada.

The carrying amount of cash and cash equivalents, accounts receivable and long-term investments represents the maximum credit exposure.

The Authority's accounts receivable had a carrying value of $4,638,000 as at December 31, 2009 (2008 - $4,114,000). There is no concentration of accounts receivable with any one customer. As at December 31, 2009, approximately 0.1% (2008 - 0.6%) of accounts receivable were over 90 days past due, whereas 99.9% (2008 - 99.4%) were current, or less than 30 days past due. Historically, the Authority has not incurred any significant losses with respect to bad debts. The Authority's allowance for doubtful accounts was nil at December 31, 2009 (2008 - nil).

The credit risk related to cash and cash equivalents is minimized as these assets are held with a Canadian chartered bank.

The credit risk related to long-term investments is minimized as the Authority only invests in Government of Canada guaranteed bonds.

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Authority will not be able to meet its financial obligations as they become due. The Authority's objective is to have sufficient liquidity to meet these liabilities when due. The Authority monitors its cash balances and cash flows generated

from operations on a frequent basis to meet its requirements.

The carrying amount of accounts payable and accrued liabilities and bank indebtedness represents the maximum exposure to liquidity risk.

The Authority's accounts payable had a carrying value of $3,026,000 as at December 31, 2009 (2008 - $3,243,000) and are all due within 60 days. The Authority's accrued liabilities had a carrying value of $1,879,000 as at December 31, 2009 (2008 - $1,938,000).

The Authority has credit facilities with a Canadian chartered bank. At December 31, 2009, these financial liabilities totalled $4,276,000 (2008 - $4,764,000) and are due March 31, 2010. The facility is reviewed on an annual basis and the Authority expects it to be renewed and the obligation rolled over.

Interest rate risk

Interest rate risk arises because of the fluctuation in interest rates. The Authority is subject to interest rate risk on its cash and cash equivalents, the investments portfolio, and bank indebtedness. Interest rate risk is minimized by managing the duration of the fixed-term investments portfolio and rebalancing on a monthly basis to the Standard & Poor's Canadian Short-Term Composite Index. The interest rates on the long-term investments are fixed. The long-term investments will mature over the next five years.

The Authority has debt for which variable interest rates apply. The Authority has entered into an interest rate swap agreement to mitigate its cash flow exposure to changes in interest rates on its variable rate debt. The Authority is exposed to fair value risk due to changes in interest rates on its variable rate debt which has been converted from variable to fixed through the use of interest rate swap agreements.

As at December 31, 2009, the Authority had an interest rate swap agreement in place with a principal amount of $4,276,000. The agreement effectively changes the Authority's interest rate exposure on the principal amount from a floating rate to a fixed rate of 1.98% plus a stamping fee of 0.8%.

The fair value of the interest rate swap agreement at December 31, 2009 has resulted in the recognition of a derivative financial asset in the amount of $61,000. The interest rate swap agreement covers the notional debt amount until 2016 at the fixed interest rate noted above. Fair values for the interest rate swap agreement are provided by the financial institution with whom the swap is held.

As at December 31, 2009, a shift in interest rates of 100 basis points, assuming that all other variables had remained the same, would have resulted in a $380 increase or decrease in the Authority's net income for the year ended December 31, 2009.

Fair values

The following table illustrates the fair value hierarchy of the Authority's financial instruments as at December 31, 2009:

| | Quoted prices in active markets (Level 1) | Other observable inputs (Level 2) | Unobservable inputs (Level 3) | Total |
|---|---|---|---|---|
| | | (in thousands) | | |
| **Financial assets** | | | | |
| Cash and cash equivalents | $ 5,387 | - | - | $ 5,387 |
| Derivative financial asset | 61 | - | - | 61 |
| Long-term investments | 2,418 | - | - | 2,418 |
| | $ 7,866 | | | $ 7,866 |

## 6. Long-term investments and investment revenue

The Board of Directors of the Authority has established a policy for the management of the investments.

(a) Portfolio Investments

| | 2009 | | 2008 | |
|---|---|---|---|---|
| | Fair Value | Face Value | Fair Value | Face Value |
| | (in thousands) | | (in thousands) | |
| Government of Canada Bonds | $ 872 | $ 870 | $ 466 | $ 443 |
| Canada Housing Trust Bonds | 1,546 | 1,543 | 989 | 939 |
| | $ 2,418 | $ 2,413 | $ 1,455 | $ 1,382 |

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

(b) Investment Revenue

| | 2009 (in thousands) | 2008 (in thousands) |
|---|---|---|
| Interest | $ 95 | $ 106 |
| Gains and losses | | |
| Realized gains in the year | 27 | 14 |
| Unrealized (losses) gains in the year | (81) | 47 |
| | (54) | 61 |
| Investment management fees | (8) | (6) |
| | $ 33 | $ 161 |

(c) Investment performance

The annualized rate of return during the year on these investments was 1.16% (2008 - 9.42%).

7. Property and equipment

| | 2009 | | | 2008 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cost | Accumulated amortization | Net | Cost | Accumulated amortization | Net |
| | | (in thousands) | | | (in thousands) | |
| Buildings and floats | $ 275 | $ 241 | $ 34 | $ 275 | $ 228 | $ 47 |
| Pilot boats | 11,490 | 2,104 | 9,386 | 11,946 | 2,134 | 9,812 |
| Engines | 1,237 | 597 | 640 | 1,237 | 424 | 813 |
| Generators | 232 | 45 | 187 | 188 | 26 | 162 |
| Spare engines [1] | 176 | - | 176 | 176 | - | 176 |
| Equipment - communication and other | 329 | 273 | 56 | 308 | 237 | 71 |
| - computers | 398 | 248 | 150 | 317 | 211 | 106 |
| Leasehold improvements | 97 | 97 | - | 97 | 97 | - |
| | $ 14,234 | $ 3,605 | $ 10,629 | $ 14,544 | $ 3,357 | $ 11,187 |

[1] Spare engines for pilot launch refurbishment.

8. Intangible assets

| | 2009 | | | 2008 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cost | Accumulated amortization | Net | Cost | Accumulated amortization | Net |
| | | (in thousands) | | | (in thousands) | |
| Software | $ 435 | $ 135 | $ 300 | $ 413 | $ 48 | $ 365 |
| | $ 435 | $ 135 | $ 300 | $ 413 | $ 48 | $ 365 |

## 9. Bank indebtedness

Revolving demand credit facility of up to $1.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.45%.

Non-revolving term credit facility of up to $5.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.45% or equivalent to Bankers' Acceptances plus 0.5%, at the Authority's option. At December 31, 2008, the Authority was borrowing at the Bankers' Acceptances plus 0.5%. In 2009, this facility was renewed and amended as described below.

Non-revolving term credit facility of up to $4.8 million. The interest rate is equivalent to Bankers' Acceptances plus 0.8%. The loan is payable over seven years on a monthly basis. The facility is reviewed on an annual basis and either the bank or the Authority has the option to renew or cancel the facility. Therefore, the loan is classified as current. During the year, the Authority also entered into a seven year interest rate swap with a Canadian chartered bank to convert the interest rate on the Bankers' Acceptances amounts from a variable interest rate based on the Bankers' Acceptances rates to a fixed rate of 1.98% per annum. Additional to the interest rate of 1.98%, the Authority pays a stamping fee of 0.8% until February 27, 2010. The stamping fee will be adjusted on an annual basis.

Total bank indebtedness

The Authority has another operating credit facility of up to $2.0 million available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate. The Authority has not drawn on this facility at year-end (2008 - nil). The credit facility is available to the Authority as required and has no renewal date or fixed term.

| 2009 | 2008 |
|---|---|
| (in thousands) | (in thousands) |
| $ - | $ 10 |
| - | 4,754 |
| 4,276 | - |
| $ 4,276 | $ 4,764 |

## 10. Pension Plan

The Public Service Pension Plan requires the Authority to contribute to the Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the Consumer Price Index. The Authority contributes $1.91 (2008 - $2.02) for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $136,700 (2008 - $130,700), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $7.50 (2008 - $7.30) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

| | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| | (in thousands) | (in thousands) |
| Authority | $ 653 | $ 753 |
| Employees | 317 | 296 |

## 11. Employee severance benefits

The post-employment severance benefit is provided to all current employees under various collective agreements and employment contracts. The cost of the benefit is fully paid by the Authority. This plan is unfunded and requires no contributions from employees.

In 2009, the Authority adopted a new method of determining the value of the employee severance benefits liability which is now actuarially determined. As a result of this change in estimate, the accrued benefit obligation decreased by $607,000 as at January 1, 2009 when the change in estimate occurred. The accrued benefit liability decreased by $27,000 from the balance at December 31, 2008.

The Authority measures its accrued benefit obligations of its post-employment severance benefit for accounting purposes as at December 31st of each year.

Information about the plan, measured as at the balance sheet date, is as follows:

Accrued benefit obligation, plan assets, and funded status

| | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| | (in thousands) | (in thousands) |
| Accrued benefit obligation, beginning of the year | $ 1,313 | $ 1,196 |
| Current service costs[1] | 37 | 142 |
| Interest cost[1] | 50 | - |
| Benefits paid during the year | (57) | (25) |
| Actuarial gain | (607) | - |
| Accrued benefit obligation, end of the year | $ 736 | $ 1,313 |

| Accrued Benefit Obligation and Fair Value of Assets | 2009 (in thousands) | 2008 (in thousands) |
|---|---|---|
| Accrued benefit obligation | $ 736 | $ 1,313 |
| Fair value of plan assets | - | - |
| Funded status - deficit, end of the year | $ (736) | $ (1,313) |

| Change in fair value of plan assets | 2009 (in thousands) | 2008 (in thousands) |
|---|---|---|
| Fair value of plan assets, beginning of the year | $ - | $ - |
| Employer contributions | 57 | 25 |
| Benefits paid | (57) | (25) |
| Fair value of plan assets, end of the year | $ - | $ - |

| Reconciliation of funded status to accrued benefit liability | 2009 (in thousands | 2008 (in thousands) |
|---|---|---|
| Funded status, end of the year | $ (736) | $ (1,313) |
| Unamortized net actuarial gain | (550) | - |
| Accrued benefit liability | $ (1,286) | $ (1,313) |
| Current portion (included in Accounts payable and accrued liabilities) | $ 160 | $ 120 |
| Non-current portion | 1,126 | 1,193 |
| | $ 1,286 | $ 1,313 |

| Net benefit cost recognized in the year | 2009 (in thousands) | 2008 (in thousands) |
|---|---|---|
| Current service cost[1] | $ 37 | $ 142 |
| Interest cost[1] | 50 | - |
| Actuarial gain | (607) | - |
| Costs arising in the year | $ ( 520) | $ 142 |
| Differences between costs arising in the year and costs recognized in the year in respect of: | | |
| Actuarial gain | 550 | |
| Benefit cost recognized | $ 30 | $ 142 |

Total cash amounts

Total cash amounts for employee severance benefits consists of cash contributed in the normal course of business by the Authority to its post-employment severance benefits. Benefits consist of cash contributed of $57,000 in 2009 (2008 - $25,000).

The significant assumptions used in the actuarial valuation of the accrued benefit obligation were:

| Weighted - average assumptions for expense[1] | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Discount rate | 7.4% | N.A. |
| Salary escalation rate | 3.5% | N.A. |

| Weighted - average assumptions for disclosure[1] | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Discount rate | 6.1% | N.A. |
| Salary escalation rate | 2.0% | N.A. |
| Expected average remaining service life of active employees | 10 years | N.A. |

[1] As 2009 was the first year in which the Authority's employee severance benefits were actuarially determined, current service cost and interest cost were not determined as separate components in 2008, and there are no comparative weighted-average actuarial assumptions to be disclosed for 2008.

# NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS



## 12. Pilotage charges

In addition to standard pilotage charges, the Authority charges users a fee of $180 (2008 - $180) every time an Authority-owned pilot launch is used to transport a pilot. This fee is intended to fund the launch replacement capital costs.

| | 2009 (in thousands) | 2008 (in thousands) |
|---|---|---|
| Pilotage charges | $ 54,392 | $ 53,487 |
| Launch replacement fee | 1,343 | 1,409 |
| Total pilotage charges | $ 55,735 | $ 54,896 |

## 13. Capital management

The Authority's capital is its equity, which is comprised of contributed surplus and retained earnings. Equity is represented by net assets.

The Authority is subject to financial management and accountability provisions of the *Financial Administration Act* which imposes restrictions in relation to borrowings and acquisition of investments. On an annual basis the Authority must receive approval of all borrowings from the Minister of Finance. The Act limits investments to bonds or other obligations of, or guaranteed by, Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada. During the periods ended December 31, 2009 and 2008, the Authority has complied with these restrictions.

The Authority manages its equity as a by-product of managing its revenues, expenses, assets, liabilities, and general financial dealings to ensure that its objectives are achieved efficiently. The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, as required by the *Pilotage Act*.

There were no changes in the Authority's approach to capital management during the year.

## 14. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties. The transactions are recorded at the exchange amount, which approximates fair value. These transactions are not of significance and do not have a material effect on these financial statements.

## 15. Commitments

The Authority has a contract with a computer software vendor to provide software maintenance at a cost of $45,000 per annum for the years 2010 through 2012.

The Authority has a long-term operating lease obligation for office accommodation of $166,000 per annum to December 31, 2012. The obligation also calls for payment of a pro-rata share of annual operating costs, estimated at $77,000 for 2010 (2009 - $73,000).

## 16. Comparative figures

Certain comparative figures have been reclassified to conform to the current year's presentation.

# MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. David Gardiner
Président*

Capitaine Ray Goode
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

Capitaine J. I. MacPherson
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

M. L. Michael Berry
Membre*

Mme Karen Horcher
Membre*

M. Paul Prefontaine
Vice-président,
directeur général
Saga Forest Carriers
Membre

Mme Lorraine Cunningham
Présidente
Cunningham Group
Membre*

# MEMBRES DE LA DIRECTION

Kevin Obermeyer
Président-directeur
général

Diane Street
Secrétaire général

Bruce Chadwick
Directeur des finances

Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la
comptabilité

Brian Young
Directeur des opérations
maritimes

Bruce Northway
Gestionnaire, opérations
et relations de travail

Michael McGuire
Gestionnaire des relations
communautaires


SITE WEB :
www.ppa.gc.ca

BUREAUX :

SIÈGE SOCIAL:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

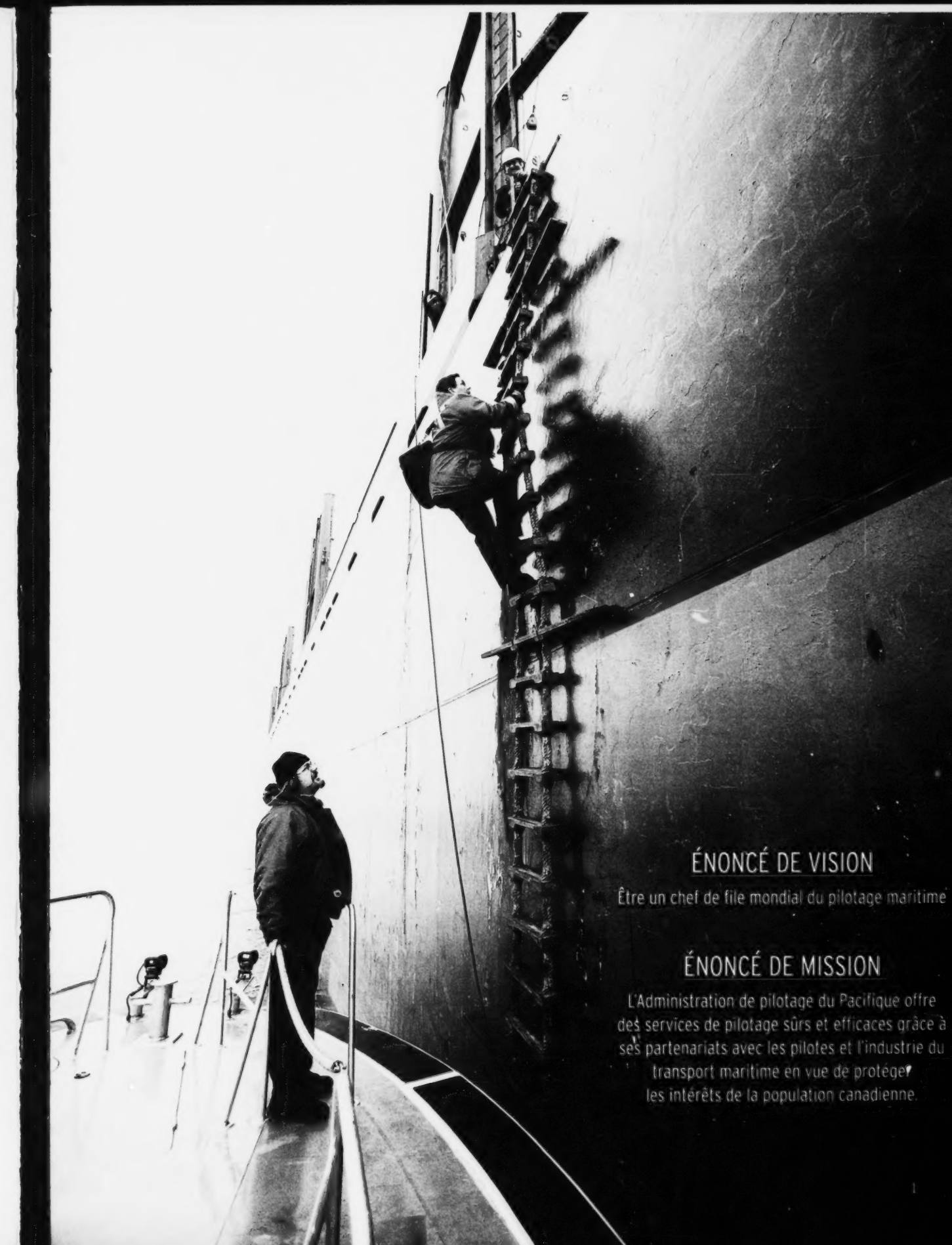
TEL: 604.666.6771
FAX: 604.666.6093 Répartition
FAX: 604.666.1647 Administration
EMAIL: info@ppa.gc.ca

BUREAUX DE REPARTITION :
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4
211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique) V8V 1A1

POSTES D'EMBARQUEMENT
DES PILOTS :
Sandheads, au large de Steveston
Brotchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert


*Indique un membre du Comité de vérification


TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT FOURNIES PAR DAVE ROELS



## ÉNONCÉ DE VISION

Être un chef de file mondial du pilotage maritime

## ÉNONCÉ DE MISSION

L'Administration de pilotage du Pacifique offre des services de pilotage sûrs et efficaces grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger les intérêts de la population canadienne.

Fiers du travail que nous accomplissons.
Fiers des eaux que nous sillonnons.

## *Objectifs généraux:*

1. Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie Britannique et sur le fleuve Fraser.

2. Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3. Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4. Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime de la côte Ouest du Canada.

## *Valeurs de l'administration:*

1. Honnêteté et intégrité – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.

2. Relations positives entre les parties – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous oeuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

3. Qualité du service – Nous nous efforçons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4. Obligation de rendre des comptes et responsabilité – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.

5. Adaptabilité et innovation – Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Le 29 janvier 2010

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2009.

Nous avons commencé l'année 2009 en faisant face à un repli sans précédent de l'économie mondiale et à une contraction importante de notre marché local. La marine marchande est souvent le premier secteur d'activité qui ressent un déclin mondial de l'économie. Cela fut confirmé durant le premier trimestre lorsque le nombre de nos affectations a chuté considérablement dans tous les domaines. Une baisse de 35 % a été enregistrée pour les conteneurs, tout comme pour la plupart des autres secteurs maritimes auxquels nous fournissons nos services. Étant donné ce repli prévu, l'Administration a établi un programme en quatre étapes de diminution des coûts et de report des dépenses visant à réduire au minimum les répercussions attendues. À la fin du premier trimestre, nous avions mis en place trois des quatre étapes de notre programme de diminution des coûts.

Parmi les faits positifs, nous avons réussi à faire des économies substantielles en obtenant un prêt bancaire à très faible intérêt à long terme pour nos deux nouveaux bateaux-pilotes. De plus, au deuxième trimestre, il était évident que les exportations de céréales allaient dépasser de 2,5 millions de tonnes les prévisions. Ces deux facteurs, en plus des diminutions des coûts de carburant, ont permis de compenser en grande partie les pertes affichées dans les autres secteurs, et ont aidé à transformer ce qui semblait être initialement une perte en un surplus considérable.

Même si en 2009 l'accent était mis principalement sur la diminution des coûts, nous avons poursuivi l'exécution des projets stratégiques établis qui nous permettrons de réaliser notre vision d'Être un chef de file mondial du pilotage maritime d'ici 2014. La version finale d'un de nos principaux projets en 2009, la Gestion des risques à l'échelle de l'Administration, a été préparée et sera maintenant communiquée à tous les employés de l'Administration pour être mise en œuvre en 2010.

Nous tenons à remercier le conseil d'administration, la direction et le personnel de l'Administration ainsi que le groupe de pilotes professionnels très qualifiés pour leur travail, lequel permet à l'Administration de continuer d'exécuter son mandat consistant à offrir des services de pilotage sûrs, efficaces et rentables sur la côte Ouest du Canada.

Respectueusement soumis,

David K. Gardiner
Président du conseil

Kevin Obermeyer
Président et directeur général

# BUTS STRATÉGIQUES 2010

## Stratégie

Chaque année, l'Administration tient des séances de planification stratégique réunissant les membres du conseil d'administration et de la direction. Lors de la toute dernière séance en septembre 2009, les membres ont accepté les objectifs et stratégies sous réserve des quelques révisions mineures indiquées ci-dessous.

## Objectif général no 1

*Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser.*

### But stratégique no 1.1

*Assurer un approvisionnement durable en pilotes*

**Stratégie 1.1(a)**
Continuer de travailler en partenariat avec la BCCP, préparer et mettre en oeuvre un plan complet à long terme pour assurer un approvisionnement adéquat en candidats qualifiés, ce qui comprend l'examen de la viabilité du système en cours.

**Stratégie 1.1(b)**
Continuer de collaborer avec le comité de formation en pilotage et d'examen pour examiner les répercussions des recommandations et des changements convenus pour que la méthode de formation soit cohérente et efficace.

**Stratégie 1.1(c)**
Continuer de travailler en partenariat avec la BCCP et l'industrie maritime ainsi que d'élaborer notre modèle de prévision financière de façon à permettre une approche plus analytique des besoins de main-d'oeuvre futurs de l'Administration.

### But stratégique no 1.2

*Créer une culture de prestation de services de qualité*

**Stratégie 1.2(a)**
Continuer de travailler en partenariat avec les pilotes et l'industrie à laquelle nous offrons nos services en vue d'élaborer un programme de prestation de services de qualité, fondé sur les pratiques exemplaires, qui nous permettra d'être un chef de file dans certains domaines.

| | |
|---|---|
| Niveau de sécurité | - taux d'incident. |
| Niveau de service | - retards de prestation des services, réceptivité aux besoins de la clientèle. |
| Prévisibilité | - toujours savoir à quoi s'attendre. |
| Transparence | - communication ouverte et honnête dans tout ce que nous faisons. |
| Formation | - formation continue pertinente et efficace. |

**Stratégie 1.2(b)**
Collaborer avec le personnel de la répartition et des bateaux-pilotes pour élaborer un programme d'assurance de la qualité fondé sur les pratiques exemplaires de l'industrie telles que l'ISO, l'ISM et tout autre outil de gestion.

### But stratégique no 1.3

*Créer une culture de sensibilisation aux risques à l'échelle de l'Administration*

**Stratégie 1.3(a)**
Maintenir un programme de gestion des risques à l'échelle de l'Administration.

**Stratégie 1.3(b)**
Communiquer chaque semestre les résultats des évaluations des risques au sein de la section et de l'organisme jusqu'à ce que la gestion des risques fasse partie de la culture de l'Administration.

## Objectif général no 2

*Offrir les services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.*

### But stratégique no 2.1

*Créer une culture de sensibilisation aux coûts dans toute l'Administration*

**Stratégie 2.1(a)**
Surveiller et modifier au besoin les programmes de gestion des coûts conçus pour chaque secteur de l'Administration, en mettant l'accent sur les mécanismes de reddition de comptes et les objectifs précis.

**Stratégie 2.1(b)**
Veiller à ce que l'Administration demeure concurrentielle.

### But stratégique no 2.2

*Assurer l'autonomie financière de l'Administration de pilotage du Pacifique*

**Stratégie 2.2(a)**
Maintenir une réserve financière adéquate pour demeurer autonome sur le plan financier.

## Objectif général no 3

*Promouvoir l'utilisation efficace des installations, de l'équipement et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation optimale de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.*

### But stratégique no 3.1

*Devenir une source principale de renseignements sur le pilotage dans notre secteur de compétence*

**Stratégie 3.1(a)**
Établir un « guichet unique d'achat » complet sur le site Web de l'Administration qui permettra à nos clients d'accéder facilement à une gamme complète de services.

- Calculs de la marée et du courant
- Factures pro forma
- Information sur les quais et les passages, y compris les limites de profondeur et les exigences pour le remorquage
- Commande en ligne de services de pilotage

## Objectif général no 4

*Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en oeuvre des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime de la côte du Pacifique du Canada.*

### But stratégique no 4.1

*Créer une culture de développement durable et de sensibilisation à l'environnement dans toute l'Administration*

**Stratégie 4.1**
Élargir le processus de communication de rapports de l'Administration pour inclure le rendement environnemental et social au moyen du modèle du triple résultat.

| | |
|---|---|
| Équité/gens | - culture d'autonomisation, de bienveillance et d'acceptation de la diversité. |
| Environnement/planète | - culture de sensibilisation à l'environnement. |
| Economy/Profit | - rentabilité grâce à la formation et à la productivité. |

## Évaluation des buts stratégiques de 2009

L'Administration évalue l'atteinte de ses buts stratégiques chaque année.

### But stratégique no 1.1

Assurer un approvisionnement durable en pilotes

**Stratégie 1.1(a)**
Dans le cadre d'un partenariat avec la BCCP, préparer et mettre en oeuvre un plan complet à long terme pour assurer un approvisionnement adéquat en candidats qualifiés, ce qui comprend l'examen de la viabilité du système en cours.

**Évaluation 2009**
La réglementation a été modifiée de façon à inclure le temps des marins de haute mer, ce qui accroîtra le bassin de candidats qualifiés.

**Stratégie 1.1(b)**
En collaboration avec le comité de formation en pilotage et d'examen, étudier le programme d'apprentissage actuel, faire des recommandations et mettre en oeuvre les changements convenus pour que la méthode de formation soit cohérente et efficace.

# BUTS STRATÉGIQUES 2010



**Évaluation 2009**
La partie initiale de cet examen a ete effectuee; des changements ont été apportés aux exigences concernant le temps de service en mer.

**Stratégie 1.1(c)**
Dans le cadre d'un partenariat avec la BCCP et l'industrie maritime, élaborer un modèle de prévision financière qui permettra une approche plus analytique des besoins de main-d'oeuvre futurs de l'Administration.

**Évaluation 2009**
Le nouveau système informatique (installé en 2008) a facilité la consignation des voyages aux terminaux et aux postes d'accostage. Cela a permis à l'Administration d'accroître son analyse du secteur des produits de base et son processus de budgétisation. Cette analyse est présentée annuellement à l'industrie et aux pilotes.

Un modèle de prévisions a été conçu durant l'année et présenté au conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique. Il s'avère maintenant difficile de concevoir un véritable modèle de prévisions de ce genre.

## But stratégique no 1.2

Créer une culture de prestation de services de qualité

**Stratégie 1.2(a)**
Dans le cadre d'un partenariat avec les pilotes et l'industrie à laquelle nous offrons nos services, élaborer un programme de prestation de services de qualité, fondé sur les pratiques exemplaires, qui nous permettra d'être un chef de file dans certains domaines.

| | |
|---|---|
| Niveau de sécurité | - taux d'incident. |
| Niveau de service | - retards de prestation des services, réceptivité aux besoins de la clientèle. |
| Prévisibilité | - toujours savoir à quoi s'attendre. |
| Transparence | - communication ouverte et honnête dans tout ce que nous faisons. |
| Formation | - formation continue pertinente et efficace. |

**Évaluation 2009**
Niveau de sécurité – les incidents sont présentés dans le rapport annuel.
Niveau de service – la « prestation des services » et la « répartition sans erreur » sont incluses dans les facteurs clés d'évaluation du rendement.
Un programme d'assurance de la qualité a été élaboré et est actuellement examiné par les pilotes.
Le système de vérification des activités de chaque pilote a été agrandi pour inclure la tenue à jour des connaissances relatives aux ports, la formation, les incidents, les plaintes, les mentions élogieuses et les évaluations médicales.

**Stratégie 1.2(b)**
Collaborer avec le personnel de la répartition et des bateaux-pilotes pour élaborer un programme d'assurance de la qualité fondé sur les pratiques exemplaires de l'industrie telles que l'ISO, l'ISM et tout autre outil de gestion.

**Évaluation 2009**
La direction a déterminé que le programme le plus convenable est l'ISO 9001. L'élaboration de ce programme a été reportée en 2010 en raison du programme de réduction des coûts mis en oeuvre en 2009.

## But stratégique no 1.3

Créer une culture de sensibilisation aux risques à l'échelle de l'Administration

**Stratégie 1.3(a)**
Mettre en oeuvre un programme de gestion des risques à l'échelle de l'Administration.

**Évaluation 2009**
Effectué en 2009.

**Stratégie 1.3(b)**
Communiquer chaque semestre les résultats des évaluations des risques au sein de la section et de l'organisme jusqu'à ce que la gestion des risques fasse partie de la culture de l'Administration.

**Évaluation 2009**
Les réunions ministérielles initiales et régulières ont eu lieu en 2009.

## But stratégique no 2.1

Créer une culture de sensibilisation aux coûts dans toute l'Administration

**Stratégie 2.1(a)**
Élaborer des programmes de gestion des coûts dotés de mécanismes de reddition de comptes et d'objectifs précis pour chaque secteur de l'Administration.

**Évaluation 2009**
Effectué en 2009. Les réunions du personnel semestrielles comprennent les objectifs financiers.
Des états financiers améliorés ont été distribués aux utilisateurs.

**Stratégie 2.1(b)**
Veiller à ce que l'Administration demeure concurrentielle.

**Évaluation 2009**
Effectué en 2009. La comparaison des frais de pilotage des ports de la côte Ouest indique que l'Administration demeure concurrentielle.

## But stratégique no 2.2

*Assurer l'autonomie financière de l'Administration de pilotage du Pacifique*

**Stratégie 2.2**
Maintenir une réserve financière adéquate.

**Évaluation 2009**
Atteint en 2009 – Les réserves financières de l'Administration ont augmenté et atteint 2,4 millions de dollars durant l'année.
Aucune objection officielle à la demande relative aux tarifs de l'Administration pour le 1er janvier 2010.

## But stratégique no 3.1

*Devenir une source principale de renseignements sur le pilotage dans notre secteur de compétence*

**Stratégie 3.1**
Établir un « guichet unique d'achat » complet sur le site Web de l'Administration qui permettra à nos clients d'accéder facilement à une gamme complète de services.

Calculs de la marée et du courant
Factures pro forma Information sur les bassins et les passages, y compris les limites de profondeur et les exigences pour le remorquage
Commande en ligne de services de pilotage

**Évaluation :**
Effectué en 2009 – les renseignements sur les bassins et les passages sont affichés sur le site Web de l'Administration.
En cours – Marée et courant, factures pro forma et commande en ligne de services de pilotage.

## But stratégique no 4.1

*Créer une culture de développement durable et de sensibilisation à l'environnement dans toute l'Administration*

**Stratégie 4.1**
Élargir le processus de communication de rapports de l'Administration pour inclure le rendement environnemental et social au moyen du modèle du triple résultat.

| | |
|---|---|
| Équité/gens | - culture d'autonomisation, de bienveillance et d'acceptation de la diversité. |
| Environnement/planète | - culture de sensibilisation à l'environnement. |
| Économie/profit | - rentabilité grâce à la formation et à la productivité. |

**Évaluation :**
En cours, ce projet a été reporté en 2010 en raison du programme de réduction des coûts mis en oeuvre en 2009.

# REVUE DE L'ANNÉE 2009

## APERÇU

À l'instar de presque tous les secteurs de l'économie canadienne, l'Administration de pilotage a été affectée par la récession mondiale de 2009.

L'Administration a connu une baisse considérable du tonnage de sa clientèle qui a transité par les terminaux de l'Ouest canadien à destination et en provenance des pays asiatiques. Dans l'ensemble, les tonnages des exportations ont diminué de 7 % tandis que les tonnages des importations ont diminué de 28 %.

Nous sommes toutefois heureux de constater que 2008-2009 a été une année record pour la récolte de céréales, ce qui a fait croître le volume d'affectations et a quelque peu compensé les baisses enregistrées pour les autres produits de base. De plus, le nouveau poste à conteneurs qui est presque terminé à Port Metro Vancouver accroîtra de 600 000 EVP la capacité annuelle. En outre, le port de Prince Rupert a profité du transit d'un deuxième service de transport par conteneurs à ses nouvelles installations, ce qui y a augmenté de 46 % le nombre d'EVP en 2009.

Pour 2010, nous sommes prêts à faire face aux répercussions opérationnelles des Jeux olympiques d'hiver de 2010 et avons affecté des fonds et des ressources supplémentaires afin de maintenir notre niveau élevé de service pour tous les secteurs d'activité durant les Jeux.

Nous continuons de surveiller activement tous les projets majeurs à long terme proposés dans notre région et d'analyser leurs répercussions sur le nombre d'affectations et de pilotes. Nous demeurons donc déterminés à faire en sorte que nos stratégies tiennent compte des défis et que l'Administration soit prête à évoluer.

Le processus de Gestion des risques à l'échelle de l'Administration a été officialisé en 2009. Les résultats de ce programme seront présentés à tous les employés dans l'année à venir. L'Administration demeure déterminée à instaurer sa stratégie de « création d'une culture de sensibilisation aux risques à l'échelle de l'Administration, et ce, à tous les niveaux ».

Dans notre stratégie, nous continuons d'accorder de l'importance au recrutement et à la formation des pilotes. Les mêmes réalités démographiques qui touchent de nombreuses autres industries vont compliquer l'approvisionnement futur en pilotes. Le budget de formation des pilotes a été doublé en 2010 pour nous permettre de maintenir nos normes de sécurité et de continuer à répondre aux besoins constants de l'industrie.

L'Administration a lancé un programme de sensibilisation à l'intention des collectivités au sein desquelles nous œuvrons. Ce programme vise principalement à bien faire comprendre à ces collectivités le rôle de l'Administration et la façon dont nous offrons des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces dans les eaux qui baignent la Colombie-Britannique.

D'un point de vue financier, l'Administration a mis en place un plan financier triennal qui prévoit le versement de 5 % des revenus annuels à titre de réserves dans un compte de placement. Les buts financiers pour 2008 et 2009 ont été atteints.

L'Administration continue d'attacher de l'importance à l'excellente relation qu'elle entretient avec l'industrie et les pilotes et s'efforce de maintenir cette relation. Nous avons constaté que l'industrie et les pilotes ont contribué grandement ces dernières années à l'atteinte de nos buts communs, ce qui se traduit par la réussite de nos activités.

Durant les prochaines années, nos efforts continueront d'être axés sur la réalisation de notre vision, c'est-à-dire « être un chef de file mondial du pilotage maritime ».

## TRAFIC

Conformément aux tendances générales et aux tonnages déclarés par les ports auxquels nous fournissons des services, les niveaux de trafic de 2009 ont diminué de 567 voyages par rapport à l'année précédente, ce qui représente 5 % des volumes annuels.

Le tableau suivant met en évidence la diversification de la clientèle de l'Administration et montre la ventilation des voyages annuels par secteur de produit de base.

Lorsque les affectations de pilotage dépassent huit heures, il faut un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures au maximum; il doit ensuite avoir une période de repos suffisante. Au cours d'une année moyenne, l'Administration doit affecter deux pilotes environ 900 fois. La plupart des navires de

croisière qui voyagent vers le nord ou le sud font partie de cette categorie; c'est aussi le cas de certains voyages dans le Nord, comme ceux à destination de Kitimat et de Stewart.

Le graphique 1 présente les nombreux voyages annuels indiqués dans le précédent tableau et y ajoute les 922 voyages où deux pilotes ont été affectés en 2009.

Voyages annuels par secteur de produit - Côtiers et fluviaux

| Produit | Données réelles 2008 | % | Données réelles 2009 | % | Budget 2009 | % | Budget 2010 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Automobiles | 1 122 | 10% | 934 | 8% | 1 170 | 10% | 830 | 8% |
| Conteneurs | 1 787 | 15% | 1 608 | 14% | 1 820 | 16% | 1 766 | 17% |
| Croisières | 1 011 | 9% | 1 043 | 9% | 960 | 9% | 965 | 9% |
| Charbon | 907 | 8% | 659 | 6% | 1 050 | 9% | 630 | 6% |
| Céréales | 1 081 | 9% | 1 513 | 14% | 1 200 | 11% | 1 265 | 12% |
| Pétrole | 743 | 6% | 587 | 5% | 870 | 8% | 630 | 6% |
| Produits forestiers | 1 428 | 12% | 1 177 | 11% | 1 330 | 12% | 1 113 | 11% |
| Potasse et soufre | 285 | 2% | 286 | 3% | 300 | 3% | 260 | 3% |
| Vancouver - Ancrages | 1 343 | 11% | 1 412 | 13% | 1 300 | 12% | 1 350 | 13% |
| Autres | 1 984 | 18% | 1 905 | 17% | 1 230 | 10% | 1 491 | 15% |
| Nombre total de voyages | 11 691 | 100% | 11 124 | 100% | 11 230 | 100% | 10 300 | 100% |

Au cours de 2009, l'Administration de pilotage a passé contrat avec la British Columbia Coast Pilots Ltd., société représentant 99 pilotes indépendants, qui a assuré 11 055 missions de pilotage côtier, une baisse de 3 % par rapport à l'an dernier.

Le pilotage fluvial du Fraser est effectué par huit pilotes salariés (équivalent temps plein de sept pilotes). En 2009, il y a eu 991 affectations fluviales, ce qui représente une baisse de 17 % par rapport à l'année précédente.

Comme dans les années antérieures, le secteur des croisières est le principal facteur de hausse du nombre d'affectations côtières de mai à septembre. Ce secteur représente 9 % de nos voyages annuels et un pourcentage légèrement plus élevé des affectations (12 %), en raison de la durée des voyages et du besoin d'un deuxième pilote.

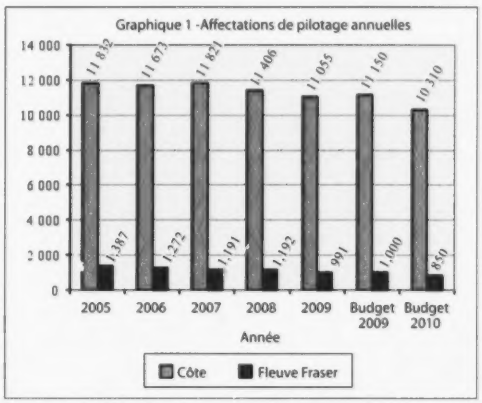
L'Administration distingue quatre grandes zones de service : Port Metro Vancouver, île de Vancouver, Nord et fleuve Fraser.

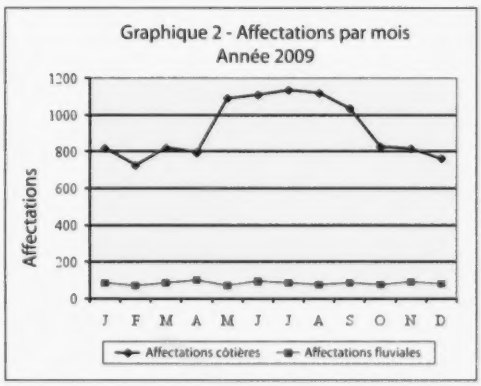
La zone de service de Port Metro Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus de trafic; elle représente 69 % des affectations côtières réalisées par l'Administration. En ce qui concerne 2010, ce port a ouvert officiellement un nouveau poste d'accostage à Deltaport, ce qui accroît de 600 000 EVP la capacité annuelle du terminal.

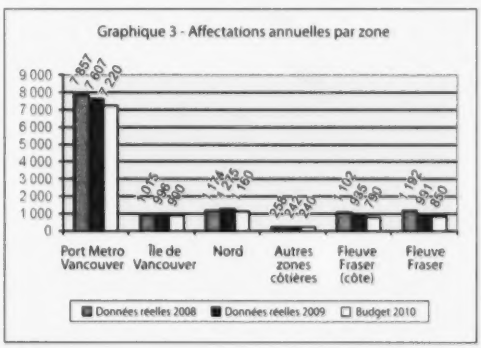
La zone de service de l'île de Vancouver a représenté 9 % des affectations côtières de pilotage de l'Administration. Elle a affiché une baisse du nombre d'affectations ces dernières années, et ce, principalement en raison de fermetures de scieries. Ogden Point à Victoria demeure un élément positif et fournit des services aux navires de croisière qui se rendent en Alaska.

En 2009, la zone de service du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a affiché une croissance de 2 % et représente maintenant 12 % des affectations côtières. Le plus important facteur de cette croissance a été le trafic accru au terminal céréalier de l'île Ridley. L'ajout d'un deuxième navire de ligne hebdomadaire a été avantageux pour le trafic de conteneurs à Prince Rupert durant l'année.

Il y a eu une baisse de 201 affectations sur le fleuve Fraser au cours de l'année. Cette diminution était principalement attribuable à la réduction d'un service hebdomadaire de conteneurs. L'Administration a atténué la perte de revenus à cet égard en raison de l'attrition du personnel. Rappelons que la navigation sur le Fraser requiert les services de pilotes côtiers jusqu'à la station d'embarquement de Sandheads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci. Par conséquent, cette zone représente également 8 % (10 % l'année précédente) de l'ensemble du trafic côtier géré par l'Administration.



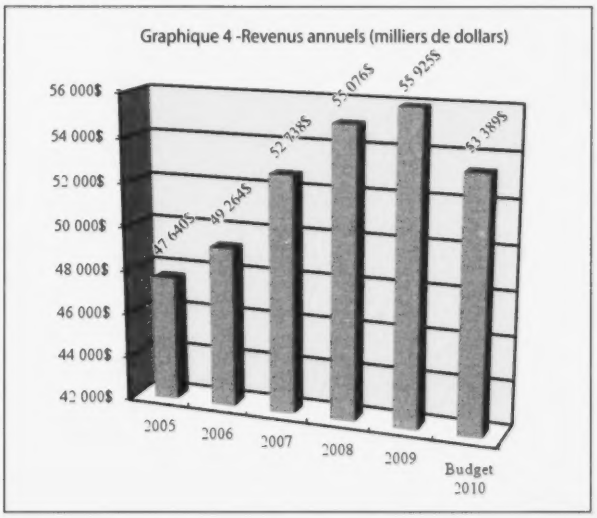



## RÉSULTATS FINANCIERS POUR L'EXERCICE 2009

En 2009, l'Administration a enregistré un revenu net de 3,9 millions de dollars. Les revenus de l'exercice 2009 comprennent une tranche de 1,343 million de dollars pour les droits perçus au titre du programme de remplacement des bateaux-pilotes. Il s'agit ici d'un tarif de 180 $ par embarquement qui a été établi en accord avec l'industrie pour financer la construction de nouveaux bateaux-pilotes, et qui sera en vigueur jusqu'à ce que l'on ait réalisé le financement du programme.

Il convient de noter que si les droits perçus pour ce programme sont déduits du revenu net, celui-ci est ramené à 2,6 millions de dollars.

Le 1er janvier 2009, l'Administration a haussé de 3,9 % ses tarifs avec le soutien écrit de l'industrie. Cette hausse tarifaire visait à faire face aux exigences financières résultant des ententes de services et des conventions collectives. Elle visait également à générer suffisamment de revenus pour accroître les réserves financières de l'Administration à 3,6 % des revenus annuels. L'Administration est heureuse d'annoncer que cette contribution a été apportée et que les réserves financières se sont accrues de 963 000 $.




Les revenus de pilotage côtier ont dépassé de 388 000 $ le montant prévu dans le budget, ce qui représente un écart de 1 %. Une petite partie de cet écart est dû aux changements de taille unitaire moyenne des navires et au mélange des types de trafic dans le territoire dans lequel l'Administration fournit ses services. Compte tenu du changement des types de voyages et du nombre plus bas que prévu d'affectations, les honoraires des pilotes contractuels ont eu un effet positif de 134 000 $ sur le budget. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 522 000 $ celles prévues dans le budget.

Les revenus des voyages étaient inférieurs à ceux prévus dans le budget en raison des niveaux de trafic plus bas que prévu et du changement des types de voyages. Les revenus de voyages plus bas que prévu ont été compensés par des frais de déplacement réduits en raison de l'absence de supplément pour carburant des transporteurs aériens ainsi que de l'utilisation exhaustive de laissez-passer aériens prépayés. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 387 000 $ le budget.

Les revenus liés aux bateaux-pilotes étaient très semblables aux montants prévus dans le budget, et les dépenses ont été de 9 % moins élevées, principalement en raison des prix inférieurs du carburant tout au long de 2009. En tout, les marges de profit de ce secteur ont dépassé de 514 000 $ le budget.

Les salaires des employés pilotes ont eu un effet positif annuel de 350 000 $ sur le budget, ce qui était dû principalement au nombre réduit de pilotes et aux coûts salariaux inférieurs associés aux pensions et aux indemnités.

Les revenus ont été augmentés par la vente d'un bateau-pilote excédentaire durant l'année, ce qui s'est traduit par un gain de 75 000 $.

La formation des pilotes a eu un effet positif de 132 000 $ sur le budget. Compte tenu des volumes de trafic à la baisse, un nombre réduit d'apprentis pilotes ont été admis dans le programme. De plus, un cours de formation à l'intention des employés pilotes a été remis en raison de la situation économique.

Les autres dépenses incluent les coûts indirects tels que la location des locaux à bureaux, les services publics, les services téléphoniques, les services informatiques, les services juridiques, l'intérêt bancaire, l'amortissement, etc. L'Administration a mis en œuvre un programme de réduction des coûts durant le premier trimestre de 2009 à la suite des conditions économiques difficiles qu'a connues notre industrie. Toutes les dépenses discrétionnaires telles que les déplacements et les services de consultation ont été examinées ainsi que réduites ou reportées selon le cas. Les frais d'intérêts annuels ont eu un effet positif de 75 000 $ sur le budget en raison des taux d'intérêt fixes plus bas que prévu que l'Administration a obtenus à long terme. En tout, cet élément a eu un effet positif de 182 000 $ sur le budget.

Le graphique 5 compare en détail les principales catégories de revenus et de dépenses avec le budget de 2010.

Graphique 5

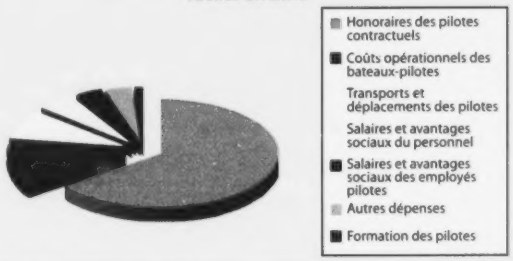
| Catégories de revenus (milliers de dollars) | Données réelles 2009 | Budget 2009 | Écart par rapport au budget | Budget 2010 |
|---|---|---|---|---|
| Pilotage côtier | 39 032$ | 38 644$ | 388$ | 37 292$ |
| Pilotage fluvial | 2 094$ | 2 056$ | 38$ | 1 870$ |
| Déplacements | 6 289$ | 6 750$ | (461$) | 6 100$ |
| Bateaux-pilotes | 6 977$ | 7 068$ | (91$) | 6 606$ |
| Droits de remplacement des bateaux-pilotes | 1 343$ | 1 311$ | 32$ | 1 251$ |
| Droits pour les unités de pilotage portables | 0$ | 0$ | 0$ | 174$ |
| Autres revenus | 190$ | 96$ | 94$ | 96$ |
| Total des revenus | 55 925$ | 55 925$ | 0$ | 53 389$ |
| **Catégories de dépenses (milliers de dollars)** | | | | |
| Honoraires des pilotes contractuels | 33 866$ | 34 000$ | 134$ | 32 550$ |
| Coûts des bateaux-pilotes | 6 342$ | 6 947$ | 605$ | 6 408$ |
| Transports et déplacements | 4 632$ | 5 480$ | 848$ | 4 956$ |
| Salaires et avantages sociaux du personnel | 2 808$ | 2 800$ | (8$) | 2 920$ |
| Salaires et avantages sociaux des employés | 1 830$ | 2 180$ | 350$ | 2 070$ |
| Autres dépenses | 1 919$ | 2 101$ | 182$ | 2 262$ |
| Formation des pilotes | 593$ | 725$ | 132$ | 1 320$ |
| Total des dépenses | 51 990$ | 54 233$ | 2 243$ | 52 486$ |
| Revenu (déficit) net | 3 935$ | 1 692$ | 2 243$ | 903$ |
| Revenu (déficit) net, sans les droits pour les bateaux-pilotes et les UPP | 2 592$ | 381$ | 2 211$ | (522$) |

Nous tenons à rappeler que depuis sa création en 1972, l'Administration a été financièrement autonome et qu'elle a géré ses finances pour que cette situation persiste.

Le graphique 6 présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2009, sous la forme de pourcentages.

Nous tenons à mentionner que, comme pendant les années précédentes, environ 80 % des dépenses totales annuelles de l'Administration étaient visées par une entente de services ou des conventions collectives.

**Graphique 6 - Catégories des dépenses réelles en 2009**


Honoraires des pilotes contractuels
Coûts opérationnels des bateaux-pilotes
Transports et déplacements des pilotes
Salaires et avantages sociaux du personnel
Salaires et avantages sociaux des employés pilotes
Autres dépenses
Formation des pilotes

## RAPPORTS D'INCIDENTS

L'Administration classe les enquêtes sur les incidents ou les accidents en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque l'on dispose de suffisamment d'information pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité, et cela pourrait exiger une évaluation et des entrevues sur place.

### Enquêtes de catégorie A

Enquêtes fort susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

### Enquêtes de catégorie B

Enquêtes moyennement susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

### Enquêtes de catégorie C

Enquêtes peu susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

*Le graphique 7 indique le nombre réel d'incidents que l'Administration a enregistrés au cours des cinq dernières années.*

Graphique 7

| Année | Affectations sans incident | Incidents | Catégorie A | Catégorie B | Catégorie C |
|---|---|---|---|---|---|
| 2005 | 99 931% | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 2006 | 99 938% | 8 | 0 | 3 | 5 |
| 2007 | 99 947% | 7 | 0 | 0 | 7 |
| 2008 | 99 969% | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 2009 | 99 950% | 6 | 0 | 2 | 4 |

## GESTION DES RISQUES À L'ÉCHELLE DE L'ADMINISTRATION

Un programme de Gestion des risques à l'échelle de l'Administration a été présenté aux pilotes, aux équipages de bateaux-pilotes et au personnel administratif en 2008. En 2009, le programme a été peaufiné et a ensuite été présenté au conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique.

La grille suivante résume les résultats de ce programme. Nous tenons à mentionner que le dernier élément est celui des « Nouveaux risques » que l'Administration va continuer de surveiller de façon régulière.

L'Administration de pilotage est en train d'élaborer des stratégies de parade contre les risques classés comme élevés, et elle fera une réévaluation périodique de son classement-risques.

| N° du risque | Titre du risque (Gestion des risques à l'échelle de l'Administration) | Cote du risque |
|---|---|---|
| 1 | Jeux olympiques de 2010 | ÉLEVÉ |
| 2 | Criminalisation des pilotes | ÉLEVÉ |
| 3 | Recrutement, formation et maintien en poste – Pilotes côtiers | ÉLEVÉ |
| 4 | Conditions économiques et financières | ÉLEVÉ |
| 5 | Enjeux en matière de santé et sécurité au travail | ÉLEVÉ |
| 6 | Recrutement, formation et maintien en poste – Équipage des bateaux-pilotes | MOYEN |
| 7 | Accident d'un navire dont l'Administration est responsable ou gère la navigation | MOYEN |
| 8 | Recrutement, formation et maintien en poste – Pilotes fluviaux | MOYEN |
| 9 | Technologie de l'information | MOYEN |
| 10 | Processus et systèmes financiers et administratifs | MOYEN |
| 11 | Efficacité de l'utilisation des ressources | MOYEN |
| 12 | Sécurité des biens matériels | FAIBLE |
| 13 | Planification des mesures en cas d'urgence ou de catastrophe | FAIBLE |
| 14 | Gestion des ressources humaines de l'Administration | FAIBLE |
| 15 | Aspects juridiques et réglementaires | FAIBLE |
| 16 | Retard d'un navire causé par l'Administration | FAIBLE |
| 17 | Nouveaux risques | FAIBLE |

# REVUE DE L'ANNÉE 2009

## PRINCIPALES MESURES DU RENDEMENT EN 2009

Le conseil d'administration examine régulièrement la gestion de l'Administration. Certaines mesures du rendement clés se trouvent dans le présent rapport; elles sont indiquées ci-dessous.

| Résultats définitifs pour l'exercice 2009 | But | Depuis le début de l'exercice |
|---|---|---|
| Prestation de services dans les délais (Affectations totales moins les retards causés par les pilotes ou l'Administration/affectations totales) | 100,0 % | 99,6 % (non atteint) |
| Répartition sans erreur (Nombre total de répartitions moins le nombre d'erreurs/ nombre total de répartitions) | 100,0 % | 100,0 % (atteint) |
| Incidents à bord de navires contrôlés par l'Administration | | |
| Incidents de la catégorie A | 0,0 % | 0,0 % |
| Incidents des catégories B et C | >0,05 % | 0,05 % (atteint) |
| Incidents à bord de bateaux-pilotes | | |
| Incidents de la catégorie A | 0,0 % | 0,0 % |
| Incidents des catégories B et C | >0,05 % | 0,0 % (dépassé) |
| Temps d'indisponibilité non prévu qui entraîne des retards opérationnels (Nombre total de jours qui causent des retards/total des jours) | 0,5 % | 0 % (dépassé) |

| Résultats définitifs pour l'exercice 2009 | But | Depuis le début de l'exercice |
|---|---|---|
| Temps de fonctionnement combiné des ordinateurs (Victoria et Vancouver) | 100,0 % | 100,0 % (atteint) |
| Limiter les coûts indirects à moins de 8,5 % des revenus | 8,5 % | 8,9 % (non atteint) |
| Avoir un fonds d'urgence approprié (Placements/total des revenus) | 3,6 % | 4,3 % (dépassé) |
| Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils) | 90,0 % | 91,5 % (dépassé) |
| Maintenir une moyenne de 10 jours ouvrables pour régler les plaintes | 10 jours | 2,6 jours (dépassé) |
| Maintenir une moyenne de 10 jours ouvrables pour régler les différends concernant les factures | 10 jours | 6,7 jours (dépassé) |
| Effectuer un sondage auprès de la clientèle en 2009 | 4,4 | 4,45 (dépassé) |
| Effectuer un sondage auprès du personnel en 2009 | 4,2 | 4,2 (atteint) |

## RÉALISATIONS EN 2009

La station d'embarquement saisonnière de l'Île Pine a fourni des services à 325 navires. Cette station sert principalement aux navires de croisière qui transitent dans nos eaux; elle leur donne une grande souplesse pour leurs itinéraires.

Seize pilotes expérimentés ont fait un stage au centre de formation sur modèles de navires d'Illawa (Pologne).

Dix-sept pilotes expérimentés ont suivi une formation avec un simulateur de mission intégrale sur passerelle à Baltimore (Maryland).

L'Administration a doublé durant l'année la taille du programme de familiarisation des candidats qui souhaitent devenir pilote et en apprendre davantage sur nos zones de pilotage obligatoire. Ce programme a été restructuré pour accueillir jusqu'à 40 candidats.

Un modèle de simulation de remorqueur hydrodynamique a été conçu et servira à la formation des pilotes expérimentés sur les systèmes de navire relié par câble à un remorqueur en 2010.

Un système électronique de classement de documents a été testé et installé au cours de l'année. Ce système va faciliter la tenue à jour et la préservation des dossiers de l'Administration et réduira la consommation annuelle de papier.

Le droit tarifaire unitaire que l'Administration exige auprès de l'industrie a été modifié durant l'année. Dans le cas des navires dont la longueur hors tout est d'au moins 226 mètres, les frais de pilotage incluront un facteur de multiplication de la jauge brute. Cette formule a été approuvée par l'industrie et constitue un système plus équitable de facturation des frais de pilotage pour les navires de cette taille.

Le programme de Gestion des risques à l'échelle de l'Administration, qui a été présenté l'an dernier, a été officialisé comme partie intégrante de la culture de l'Administration. Toutes les sections de l'organisme ont participé à la conception de ce programme.

Le bail des locaux à bureaux de l'Administration a été reconduit pour trois autres années jusqu'à la fin de 2012.

## L'AVENIR – 2010 ET AU-DELÀ

**Difficultés économiques**

Il est évident que le repli économique mondial de 2009 a touché les industries auxquelles nous fournissons des services. Par conséquent, l'Administration a adopté une approche de budgétisation prudente pour 2010 et s'est préparée à faire face à une baisse de 7 % du nombre d'affectations. L'Administration a tenu compte des droits exigés pour le remplacement des bateaux-pilotes et l'achat d'unités de pilotage portables, et elle a prévu un léger déficit de 522 000 $.

**Activités financières - Révision de la structure tarifaire au 1er janvier 2010**

En 2009, avec l'appui de l'industrie, l'Administration a demandé un rajustement des tarifs de 3 % à compter du 1er janvier 2010; ce dernier a été approuvé et a été publié dans la Gazette. De plus, cette structure a séparé les droits liés au carburant utilisé pour les bateaux-pilotes, lesquels seront maintenant alignés sur les prix de gros affichés mensuellement.

**Jeux olympiques de 2010**

L'Administration a préparé des plans d'urgence pour maintenir le niveau élevé de services offerts à l'industrie. Ces plans portent sur pratiquement tous les aspects des activités de l'Administration, et plus particulièrement sur la répartition et le transport des pilotes.

**Normes internationales d'information financière (IFRS)**

L'Administration de pilotage passera à la norme IFRS pour l'exercice se terminant au 31 décembre 2011, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR). Aux fins de cette conversion, l'Administration de pilotage a procédé à un exercice de diagnostic et établi un plan de transition. On trouvera ci-dessous un résumé des progrès réalisés et de l'impact prévu sur les modalités d'information financière.

Pour l'exercice 2008, l'Administration a composantisé l'amortissement de ses bateaux-pilotes, comme le préconise la norme IFRS. Pour l'exercice 2009, l'Administration a évalué ses charges d'indemnités de cessation d'emploi selon une méthode actuarielle de répartition au prorata des années de service, en conformité avec la norme IFRS.

| Politique de comptabilité | Changement prévu en raison du passage à la norme IFRS | Y a-t-il une exemption IFRS 1 ? | L'exemption IFRS 1 sera-t-elle appliquée? |
|---|---|---|---|
| Prise en compte des revenus | Non | Non | S/O |
| Bien-fonds, bâtisse et équipements | Non | Oui | Non |
| Coûts d'emprunt | Non | Oui | Non |
| Avantages sociaux | Oui | Oui | Oui |

En outre, l'Administration de pilotage a recours à un expert de l'extérieur qui l'assistera dans son passage à la norme IFRS. Un suivi étroit du processus de conversion sera effectué. Au cours de l'exercice 2010, cet expert nous aidera à préparer un premier bilan de notre situation financière, lequel sera audité par nos vérificateurs. Cet expert aidera également à préparer les états financiers, notamment les notes de bas de page, en conformité avec la norme IFRS.

**Station d'embarquement de l'île Pine**

En collaboration avec les pilotes et l'industrie, l'Administration a modifié sa réglementation et, à partir de février 2010, offrira des services de transfert de pilotes toute l'année à cette station. Auparavant, cette station était fonctionnelle de façon saisonnière de mai à septembre.

**Formation – Navire relié par câble à un remorqueur**

L'Administration s'est engagée à offrir à ses pilotes côtiers une formation sur les procédures de navigation de navire relié par câble à un remorqueur. Le budget de cette formation est établi à 700 000 $, ce qui porte à 860 000 $ le budget total de formation des pilotes expérimentés en 2010.

**Unités de pilotage portables**

En consultation avec l'industrie et les pilotes, l'Administration s'est engagée à fournir des unités de pilotage portables (UPP) aux pilotes. Ces unités incluront des indicateurs haut de gamme de vitesse angulaire de giration, des cartes électroniques de la côte, des systèmes de positionnement global (GPS) et un logiciel de mode d'entrée au bassin. Les dépenses totales en immobilisations dans le budget sont de 900 000 $, et seront financées par l'industrie au moyen de frais de 25 $ exigés par voyage.

## ÉTAT DU PROGRAMME DE RECRUTEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'EFFECTIF DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2009

En 2009, trois pilotes de navigation côtière ont reçu leur brevet de classe II et deux apprentis ont commencé leur formation en décembre.

Étant donné que deux apprentis ont débuté en décembre, une seule personne figurait sur la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers au 31 décembre 2009. L'Administration a fixé le prochain examen au mois de mars 2010; quinze candidats s'y présenteront.

Au 31 décembre 2009, il y avait cinq candidats sur la liste d'admissibilité pour les pilotes du Fraser.

Par ailleurs, l'Administration a un programme de familiarisation à l'intention des personnes que le métier de pilote intéresse. Le programme accepte au maximum 40 candidats (c'est le nombre qui y participe actuellement); les candidats peuvent ainsi accroître et mettre à jour leurs connaissances concernant l'ensemble de la côte Ouest.

L'Administration continuera à faire le point sur la situation du programme de recrutement des candidats souhaitant devenir pilotes chaque année.

## CONSULTATIONS RÉGULIÈRES AVEC LES PARTIES INTÉRESSÉES

La direction de l'Administration a poursuivi le programme annuel de visites à l'intention des organismes clients; elle a pu ainsi rencontrer 25 % des agences maritimes en activité pendant l'année.

L'Administration a inclus dans le plan stratégique les sondages menés auprès des clients et les niveaux de service qu'on attend d'elle. Ces données ont été mesurées en 2009.

La direction de l'Administration se réunit régulièrement avec des représentants de la Chamber of Shipping (CS). Pendant l'année, l'Administration a fait deux demandes liées aux tarifs après avoir reçu de la CS des lettres appuyant ces demandes. Le processus d'approbation s'est déroulé sans soulever d'objection.

Le président-directeur général de l'Administration assiste régulièrement aux réunions du comité des services de navigation de la Chamber of Shipping, en tant qu'invité. Cela permet à l'Administration et à l'industrie de régler ensemble les problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent.

L'Administration de pilotage est membre actif du Western Transportation Advisory Council (WESTAC), de la Northwest Corridor Development Corporation (NCDC) et de la Porte canadienne du Pacifique.

Graphique 8

Bilans financiers antérieurs
(milliers de dollars)

| | Données réelles 2005 | Données réelles 2006 | Données réelles 2007 | Données réelles 2008 | Données réelles 2009 | Budget 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Résultats financiers** | | | | | | |
| Revenus | 47 640 $ | 49 264 $ | 52 738 $ | 55 076 $ | 55 925 $ | 53 389 $ |
| Dépenses | 47 736 $ | 48 232 $ | 51 227 $ | 53 146 $ | 51 990 $ | 52 486 $ |
| Revenu (déficit) net | (96 $) | 1 032 $ | 1 511 $ | 1 930 $ | 3 935 $ | 903 $ |
| **Situation financière** | | | | | | |
| Actif à court terme | 6 202 $ | 6 539 $ | 7 006 $ | 7 572 $ | 10 216 $ | 8 189 $ |
| Passif à court terme | 4 779 $ | 5 216 $ | 8 282 $ | 10 065 $ | 9 181 $ | 8 140 $ |
| Fonds de roulement | 1 423 $ | 1 323 $ | (1 276 $) | (2 493 $) | 1 035 $ | 49 $ |
| **Immobilisations nettes** | 3 525 $ | 4 576 $ | 8 844 $ | 11 187 $ | 10 629 $ | 11 780 $ |
| | Indicateurs opérationnels (données réelles) | | | | | |
| **Nombre moyen de pilotes** | | | | | | |
| Côte | 100 | 96 | 96 | 98 | 99 | 100 |
| Fleuve Fraser | 10 | 9 | 8 | 8 | 7 | 7 |
| **Nombre d'affectations** | | | | | | |
| Côte | 11 832 | 11 673 | 11 821 | 11 406 | 11 055 | 10 310 |
| Fleuve Fraser | 1 387 | 1 272 | 1 191 | 1 192 | 991 | 850 |
| | Revenus moyens de pilotage par affectation ($ - données réelles) | | | | | |
| Côte | 2 850 $ | 2 970 $ | 3 171 $ | 3 358 $ | 3 531 $ | 3 617 $ |
| Fleuve Fraser | 1 759 $ | 1 726 $ | 1 934 $ | 2 041 $ | 2 113 $ | 2 200 $ |

# ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION



Ces états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils reposent sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et dans le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'intermédiaire d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de produire un rapport sur ces états financiers.

*Le président-directeur général,*

K. G. Obermeyer

*Le directeur des finances,*

B. D. Chadwick

Le 29 janvier 2010

# RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

**Auditor General of Canada**
**Vérificatrice générale du Canada**

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2009 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Guy LeGras, CA
directeur principal

Vancouver, Canada
Le 29 janvier 2010

Bilan 31 décembre (en milliers)

| ACTIF | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| **À court terme** | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 5 387 $ | 3 275 $ |
| Actifs financiers dérivés (note 5) | 61 | - |
| Créances (note 5) | 4 000 | 3 835 |
| Frais payés d'avance et autres créances | 768 | 462 |
| | 10 216 | 7 572 |
| **À long terme** | | |
| Placements à long terme (note 6) | 2 418 | 1 455 |
| Immobilisations corporelles (note 7) | 10 629 | 11 187 |
| Actifs incorporels (note 8) | 300 | 365 |
| | 13 347 | 13 007 |
| | 23 563 $ | 20 579 $ |
| **PASSIF** | | |
| **À court terme** | | |
| Créditeurs et charges à payer | 4 905 $ | 5 301 $ |
| Dette bancaire (note 9) | 4 276 | 4 764 $ |
| | 9 181 | 10 065 |
| **À long terme** | | |
| Indemnités de départ (note 11) | 1 126 | 1 193 |
| | 1 126 | 1 193 |
| | 10 307 | 11 258 |
| **CAPITAUX PROPRES** | | |
| Capital d'apport | 806 | 806 |
| Bénéfices non répartis | 12 450 | 8 515 |
| | 13 256 | 9 321 |
| | 23 563 $ | 20 579 $ |

Engagements (note 15)

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*

Approuvé par le Conseil d'administration :

Président : _____ Un membre : _____

# ÉTATS FINANCIERS

## État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis
Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

| Produits | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Droits de pilotage (note 12) | 55 735 $ | 54 896$ |
| Intérêts et autres produits | 129 | 180 |
| | 55 864 | 55 076 |
| Autres produits | | |
| Gain non réalisé sur un swap de taux d'intérêt (note 5) | 61 | - |
| | 55 925 | 55 076 |
| Charges | | |
| Honoraires des pilotes à forfait | 33 866 | 33 921 |
| Frais d'exploitation des bateaux-pilotes | 6 342 | 6 693 |
| Transports et déplacements | 4 632 | 4 774 |
| Salaires et avantages sociaux du personnel | 2 808 | 2 731 |
| Salaires et avantages sociaux des pilotes | 1 830 | 2 191 |
| Amortissement – immobilisations corporelles | 717 | 537 |
| Formation des pilotes | 593 | 987 |
| Services professionnels et spéciaux | 244 | 424 |
| Services informatiques | 236 | 209 |
| Locations | 204 | 197 |
| Services publics, fournitures et approvisionnements | 164 | 187 |
| Intérêts débiteurs | 125 | 87 |
| Communications | 93 | 111 |
| Amortissement – actifs incorporels | 87 | 48 |
| Réparations et entretien | 49 | 49 |
| | 51 990 | 53 146 |
| Bénéfice net et résultat étendu | 3 935 | 1 930 |
| Bénéfices non répartis au début de l'exercice | 8 515 | 6 585 |
| Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice | 12 450 $ | 8 515$ |

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*

## État des flux de trésorerie Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

| Activités d'exploitation | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Rentrées de fonds – clients | 55 570 $ | 54 926 $ |
| Sorties de fonds – employés et fournisseurs | (51 774) | (51 633) |
| Autres produits reçus | 130 | 187 |
| Intérêts payés | (125) | (87) |
| Indemnités de départ versées | (57) | (25) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 3 744 | 3 368 |
| Activités d'investissement | | |
| Achat de placements | (2 933) | (1 776) |
| Produits sur la vente de placements | 1 970 | 1 242 |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (159) | (2 883) |
| Acquisition d'actifs incorporels | (22) | (413) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | (1 144) | (3 830) |
| Activités de financement | | |
| Produits de la dette bancaire | - | 1,334 |
| Remboursement de la dette bancaire | (488) | - |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | (488) | 1 334 |
| Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | 2 112 | 872 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice | 3 275 | 2 403 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice | 5 387 $ | 3 275 $ |
| Représentés par : | | |
| Trésorerie | 112 $ | 1 079 $ |
| Équivalents de trésorerie | 5 275 | 2 196 |

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

## 1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes employés de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

### Pouvoirs de fixation des tarifs

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration impose aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage*. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration prend des règlements pour prescrire les tarifs des droits de pilotage qui lui sont versés.

Comme l'indique la Loi sur le pilotage, l'Administration doit tout d'abord publier les tarifs des droits de pilotage proposés dans la *Gazette du Canada*. Toute personne qui a des raisons de croire que les tarifs des droits de pilotage proposés nuisent à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office), qui est une entité apparentée à l'Administration puisqu'elle est un organisme fédéral. L'Office doit alors faire enquête pour déterminer si les droits proposés sont dans l'intérêt public, notamment en tenant des audiences publiques. Après son enquête, l'Office doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après avoir reçu l'avis d'opposition, et l'Administration doit en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, en plus des intérêts, à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La *Loi sur le pilotage* stipule que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et doivent permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

## 2. Adoption de nouvelles normes comptables

(a) Écarts d'acquisition et actifs incorporels

En février 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3064 intitulé « *Écarts d'acquisition et actifs incorporels* » qui a remplacé le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels », et le chapitre 3450, « Frais de recherche et de développement ». Le nouveau chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels. Il s'applique aux états financiers de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. L'adoption rétrospective de cette nouvelle norme a donné lieu au reclassement de logiciels depuis la catégorie « immobilisations corporelles » vers celle des « actifs incorporels ». L'effet de ce reclassement sur la valeur comptable nette correspondait, au 31 décembre 2009, à une augmentation de 300 000 $ des actifs incorporels et à une diminution équivalente du montant comptabilisé au titre des immobilisations corporelles (365 000 $ au 31 décembre 2008).

(b) Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers

En janvier 2009, le Comité des problèmes nouveaux (CPN) de l'ICCA a publié l'Abrégé des délibérations no 173, « *Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers* » (CPN-173), qui exige que l'entité tienne compte de son propre risque de crédit et de celui de la contrepartie dans la détermination de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers. L'adoption de ce nouveau CPN, qui s'applique aux états financiers de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, n'a eu aucun effet sur les états financiers de l'Administration.

(c) Instruments financiers

En juin 2009, l'ICCA a modifié le chapitre 3862 intitulé « Instruments financiers – informations à fournir » pour inclure les informations à fournir sur les évaluations à la juste valeur et le risque de liquidité. Tous les instruments financiers évalués à la juste valeur doivent être classés selon une hiérarchie qui se compose des niveaux suivants :

- Niveau 1 – Les instruments financiers se classent au niveau 1 lorsqu'ils peuvent être évalués en fonction des prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques.
- Niveau 2 – Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués en fonction des prix cotés pour des actifs ou des passifs identiques, des prix cotés sur des marchés qui ne sont pas actifs ou des modèles alimentés par des données observables.
- Niveau 3 – Les instruments financiers se classent au niveau 3 lorsqu'ils sont évalués en appliquant des modèles d'évaluation, des méthodes d'analyse des flux de trésorerie actualisés ou des techniques semblables, et qu'au moins une hypothèse importante prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur n'est pas observable.

L'information à fournir sur le risque de liquidité a été améliorée, car il faut désormais présenter une analyse des échéances des passifs financiers dérivés et non dérivés.

Les modifications apportées au chapitre s'appliquent aux états financiers de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. Afin d'alléger les obligations des préparateurs d'états financiers, l'ICCA a décidé qu'il n'était pas nécessaire de fournir de manière comparative les informations correspondant aux nouvelles obligations d'information pour le premier exercice où elles s'appliqueront.

Étant donné que les modifications ne concernent que les obligations d'information, elles n'auront aucune incidence sur les résultats ou la situation financière de l'Administration. Les informations supplémentaires à fournir en vertu de ces modifications sont présentées dans les notes 4 et 5.

## 3. Modifications comptables à venir

Normes internationales d'information financière (IFRS)

En février 2008, le Conseil des normes comptables de l'ICCA a confirmé que les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes seront tenues d'appliquer les normes IFRS au lieu des PCGR canadiens pour les états financiers intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011 et de fournir, notamment, des données comparatives pour 2010. En tant qu'entreprise publique, l'Administration est tenue d'adopter les IFRS à compter du 1er janvier 2011. L'Administration évalue actuellement l'incidence de l'adoption de ces normes.

L'Administration a procédé au diagnostic initial et établi un plan de transition. Elle a recours à un expert-conseil de l'extérieur pour l'aider à effectuer cette conversion et suit de près les nouvelles normes publiées par l'International Accounting Standards Board et le Conseil des normes comptables.

## 4. Principales méthodes comptables

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides et comprennent des dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes à un taux d'intérêt moyen pondéré de 0,6 % (1,75 % en 2008).

(b) Placements

L'objectif de la politique de placement à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations garanties par le gouvernement du Canada.

Conformément au chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », l'Administration a décidé de désigner tous ses placements comme étant détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont initialement comptabilisés à leur juste valeur, puis réévalués à leur juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la date de clôture. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

Les gains et les pertes réalisés sur la vente des placements sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils sont réalisés. Les gains et les pertes non réalisés découlant de la variation de la juste valeur sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les intérêts sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les intérêts et autres produits sont présentés après déduction des frais de placements.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et de construction et les intérêts des prêts à la construction. Les moteurs de rechange sont comptabilisés au coût et ils seront amortis lors de leur entrée en service. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants :

| | |
|---|---|
| Bâtiments et flotteurs | 10-20 ans |
| Bateaux-pilotes | 25 ans |
| Moteurs de bateaux-pilotes | 7 500 - 10 000 heures de fonctionnement |
| Générateurs de bateaux-pilotes | 10 ans |
| Matériel - communications et autre matériel | 10 ans |
| - ordinateurs | 3 ans |
| Améliorations locatives | 10 ans ou le reste de la durée du bail |

(d) Actifs incorporels

Les actifs incorporels qui ont une durée de vie utile limitée sont comptabilisés au coût et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée de vie utile, comme suit :

| | |
|---|---|
| Logiciels | 5 ans |

(e) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les employés.

Depuis le 1er janvier 2009, les coûts et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés sur une base actuarielle selon une méthode de répartition des prestations au prorata des services qui incorpore la meilleure estimation de la direction concernant le taux de roulement du personnel, l'âge de départ à la retraite des salariés, l'évolution future des niveaux de salaire et des indemnités et d'autres facteurs actuariels.

L'excédent du gain actuariel cumulé net (de la perte actuarielle cumulée nette) sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs était de dix ans en 2009 pour donner droit à des indemnités de départ.

(f) Régime de retraite

Tous les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime) administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût entier pris en charge par l'employeur. Ce montant est actuellement fondé sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et elles sont passées en charges dans l'exercice où les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(g) Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles cédées du gouvernement du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

(h) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice quand les services de pilotage sont assurés.

(i) Instruments financiers

L'Administration a classé ses instruments financiers comme suit :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont désignés comme étant détenus à des fins de transaction étant donné que leur juste valeur peut être déterminée de façon fiable et qu'ils sont évalués à leur juste valeur.
- Les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont comptabilisés à leur juste valeur; les gains et les pertes non réalisés découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils surviennent. L'évaluation de ces placements à la juste valeur permet une meilleure concordance entre les résultats comptables et le mode de gestion du portefeuille.
- Les créances, classées comme prêts et créances, ainsi que les créditeurs et charges à payer et la dette bancaire, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à leur juste valeur, puis sont évalués ultérieurement au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Étant donné la nature à court terme des créances, des créditeurs et charges à payer et de la dette bancaire, leur valeur comptable correspond approximativement à leur juste valeur.
- Les instruments financiers dérivés sont des contrats financiers qui tirent leur valeur des variations de la variable sous-jacente. L'Administration a conclu un accord de swap de taux d'intérêt au cours de l'exercice pour gérer le risque de variation des flux de trésorerie attribuable à l'évolution du taux d'intérêt. Les swaps de taux d'intérêt de l'Administration sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont donc constatés à la juste valeur à la date du contrat et les gains et les pertes non réalisés subséquents sont présentés dans le résultat net dans la période au cours de laquelle survient la variation de la juste valeur. L'Administration n'investit pas dans des instruments dérivés à des fins de transactions ou à des fins spéculatives. Elle n'applique pas la comptabilité de couverture à ses dérivés. La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée au moyen de techniques d'évaluation courantes et est fournie à l'Administration par l'institution financière qui est la contrepartie aux transactions.

(j) Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction effectue des estimations et posent des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif présentés à la date de clôture et sur les produits et les charges déclarés au cours de l'exercice. Ces estimations touchent surtout l'évaluation de la durée de vie utile des immobilisations corporelles, de la juste valeur pour la constatation initiale de la dette bancaire et des indemnités de départ. Les résultats réels pourraient différer de manière importante de ces estimations.

## 3. Investissements financiers

L'Administration investit ses fonds excédentaires dans des placements à court terme d'une banque à charte canadienne et dans des placements en instruments à taux fixes qui sont garantis.

Gestion des risques

L'Administration est exposée, par ses actifs financiers et ses passifs financiers, aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque de taux d'intérêt. L'Administration gère continuellement ces risques. L'Administration n'est pas pour l'instant exposée à un risque de change, car elle n'a pas conclu d'opérations en devises.

Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers découle de la possibilité que l'émetteur d'un instrument n'honore pas son obligation. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances et des placements à long terme représente le risque de crédit maximum auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créances de l'Administration s'établissait à 4 638 000 $ au 31

décembre 2009 (4 114 000 $ en 2008). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2009, environ 0,1 % (0,6 % en 2008) des créances étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 99,9 % (99,4 % en 2008) étaient à court terme ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Par le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes sur créances importantes. L'Administration n'a pas établi de provision pour créances douteuses au 31 décembre 2009 (aucune en 2008).

Le risque de crédit découlant de la trésorerie et des équivalents de trésorerie est réduit, car ces actifs sont conservés dans une banque à charte canadienne.

Le risque de crédit découlant des placements à long terme est réduit, car l'Administration n'investit que dans des obligations garanties du gouvernement du Canada.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. L'Administration a pour objectif d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance. Elle surveille fréquemment ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie générés par ses activités pour répondre à ses besoins.

La valeur comptable des créditeurs et charges à payer et de sa dette bancaire représente le risque de liquidité maximum auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créditeurs s'établissait à 3 026 000 $ au 31 décembre 2009 (3 243 000 $ en 2008) et ils sont tous exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 1 879 000 $ au 31 décembre 2009 (1 938 000 $ en 2008).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2009, ces passifs financiers totalisaient 4 276 000 $ (4 764 000 $ en 2008) et ils sont tous exigibles le 31 mars 2010. La facilité de crédit est examinée tous les ans et l'Administration prévoit qu'elle sera renouvelée et que l'obligation sera reconduite.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle de la fluctuation des taux d'intérêt. L'Administration est soumise à un risque de taux d'intérêt sur sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie, son portefeuille de placements et sa dette bancaire. Le risque de taux d'intérêt est réduit par la gestion de la durée du portefeuille d'instruments à taux fixes et par le rééquilibrage mensuel des placements selon l'indice composé canadien à court terme de Standard & Poor's. Les taux d'intérêt des placements à long terme sont fixes. Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices.

L'Administration a une dette qui porte des taux d'intérêt variables. Elle a conclu un swap de taux d'intérêt pour atténuer le risque de variation des taux d'intérêt sur sa dette à taux variables pour ses flux de trésorerie. L'Administration est exposée au risque de juste valeur en raison des variations des taux d'intérêt que porte sa dette à taux variables qui a été convertie d'une dette à taux variables à une dette à taux fixe au moyen d'un contrat de swap de taux d'intérêt.

Au 31 décembre 2009, l'Administration avait conclu un swap de taux d'intérêt dont le capital s'établissait à 4 276 000 $. Ce swap a pour effet de remplacer le risque de taux d'intérêt sur le capital à taux variable par un taux fixe de 1,98 %, plus une commission d'attente de 0,8 %.

La juste valeur du swap de taux d'intérêt au 31 décembre 2009 a donné lieu à la comptabilisation d'un actif financier dérivé de 61 000 $. Le swap de taux d'intérêt couvre la valeur notionnelle de la dette jusqu'en 2016 au taux d'intérêt fixe mentionné ci-dessus. Les justes valeurs du swap de taux d'intérêt sont fournies par l'institution financière qui détient le swap.

Au 31 décembre 2009, une variation de 100 points de base, si toutes les autres variables étaient restées les mêmes, aurait entraîné une augmentation ou une diminution de 380 $ du résultat net de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009.

Justes valeurs

Le tableau suivant illustre la hiérarchie des évaluations à la juste valeur des instruments financiers de l'Administration au 31 décembre 2009.

| | Prix cotés sur des marchés actifs (Niveau 1) | Autres données observables (Niveau 2) | Données non observables (Niveau 3) | Total |
|---|---|---|---|---|
| | | (en milliers) | | |
| **Actifs financiers** | | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 5 387 $ | - | - | 5 387 $ |
| Actifs financiers dérivés | 61 | - | - | 61 |
| Placements à long terme | 2 418 | - | - | 2 418 |
| | 7 866 $ | | - | 7 866 $ |

## 5. Placements à long terme et produits de placements

Le Conseil d'administration de l'Administration a établi une politique de gestion des placements.

(a) Placements de portefeuille

| | 2009 | | 2008 | |
|---|---|---|---|---|
| | Juste valeur | Valeur nominale | Juste valeur | Valeur nominale |
| | (en milliers) | | (en milliers) | |
| Obligations du gouvernement du Canada | 872 $ | 870 $ | 466 $ | 443 $ |
| Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation | 1 546 | 1 543 | 989 | 939 |
| | 2 418 $ | 2 413 $ | 1 455 $ | 1 382 $ |

(b) Produits de placements

| | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| | (en milliers) | (en milliers) |
| Intérêts | 95 $ | 106 $ |
| Gains et pertes | | |
| Gains réalisés au cours de l'exercice | 27 | 14 |
| Gains (pertes) non réalisés au cours de l'exercice | (81) | 47 |
| | (54) | 61 |
| Frais de gestion des placements | (8) | (6) |
| | 33 $ | 161 $ |

c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel de ces placements était de 1,16 % pour l'exercice (9,42 % en 2008).

7. Immobilisations corporelles

| | 2009 | | | 2008 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Coût | Amortissement cumulé | Net | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| | | (en milliers) | | | (en milliers) | |
| Bâtiments et flotteurs | 275 $ | 241 $ | 34 $ | 275 $ | 228 $ | 47 $ |
| Bateaux-pilotes | 11 490 | 2 104 | 9 386 | 11 946 | 2 134 | 9 812 |
| Moteurs | 1 237 | 597 | 640 | 1 237 | 424 | 813 |
| Générateurs | 232 | 45 | 187 | 188 | 26 | 162 |
| Moteurs de remplacemen[1] | 176 | - | 176 | 176 | - | 176 |
| Matériel - communications et autre | 329 | 273 | 56 | 308 | 237 | 71 |
| - ordinateurs | 398 | 248 | 150 | 317 | 211 | 106 |
| Améliorations locatives | 97 | 97 | - | 97 | 97 | - |
| | 14 234 $ | 3 605 $ | 10 629 $ | 14 544 $ | 3 357 $ | 11 187 $ |

[1] Moteurs de remplacement pour la remise à neuf de la flotte de bateaux-pilotes.

8. Actifs incorporels

| | 2009 | | | 2008 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Coût | Amortissement cumulé | Net | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| | | (en milliers) | | | (en milliers) | |
| Logiciels | 435 $ | 135 $ | 300 $ | 413 $ | 48 $ | 365 $ |
| | 435 $ | 135 $ | 300 $ | 413 $ | 48 $ | 365 $ |

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

## 9. Dette bancaire

L'Administration a une facilité de crédit à vue renouvelable d'un maximum de 1,0 million de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,45 %.

L'Administration a une facilité de crédit à terme non renouvelable d'un maximum de 5,0 millions de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,45 % ou au taux des acceptations bancaires plus 0,5 %, au choix de l'Administration. Au 31 décembre 2008, l'Administration empruntait au taux des acceptations bancaires plus 0,5 %. En 2009, cette facilité a été renouvelée et modifiée comme cela est indiqué ci-dessous.

Facilité de crédit non renouvelable d'un maximum de 4,8 millions de dollars. Le taux d'intérêt correspond au taux des acceptations bancaires plus 0,8 %. Le prêt est remboursable mensuellement sur une période de sept ans. La facilité de crédit est examinée tous les ans et la banque ou l'Administration peuvent décider de la renouveler ou de l'annuler. Le prêt est donc classé dans le passif à court terme. Au cours de l'exercice, l'Administration a également conclu un swap de taux d'intérêt de sept ans avec une banque à charte canadienne pour convertir le taux d'intérêt sur les montants au taux des acceptations bancaires d'un taux d'intérêt variable établi selon le taux des acceptations bancaires à un taux fixe de 1,98 % par année. En plus du taux d'intérêt de 1,98 %, l'Administration paie une commission d'attente de 0,8 % jusqu'au 27 février 2010. La commission d'attente sera ajustée annuellement.

Total de la dette bancaire

L'Administration a aussi une autre facilité de crédit de roulement d'un maximum de 2,0 millions de dollars, à un taux d'intérêt correspondant au taux préférentiel de la banque. La facilité de crédit n'avait pas été utilisée à la fin de l'exercice (nil en 2008). La facilité de crédit peut être utilisée au besoin par l'Administration. Elle ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

| | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| | $ - | $ 10 |
| | - | 4,754 |
| | 4,276 | - |
| | $ 4,276 | $ 4,764 |

## 10. Régime de retraite

L'Administration est tenue de contribuer au Régime de retraite de la fonction publique. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne à la date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées selon l'indice des prix à la consommation. L'Administration verse 1,91 $ (2,02 $ en 2008) pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 136 700 $ (130 700 $ en 2008), la portion du salaire de l'employé supérieure à ce montant est assujettie à une cotisation de 7,50 $ (7,30 $ en 2008) pour chaque dollar versé par l'employé. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

| | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| Administration | 653 $ | 753 $ |
| Employés | 317 | 296 |

## 11. Indemnités de départ

Tous les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des diverses conventions collectives ou de contrats de travail. L'Administration assume tous les coûts liés aux indemnités. Ce régime n'est pas capitalisé et les salariés n'ont pas à y verser de cotisations.

En 2009, l'Administration a adopté une nouvelle méthode pour déterminer la valeur de son passif au titre des indemnités de départ qui fait appel à une évaluation actuarielle. À la suite de ce changement d'estimation, l'obligation au titre des prestations constituées avait diminué de 607 000 $ au 1er janvier 2009 au moment du changement. Le passif au titre des prestations constituées a diminué de 27 000 $ par rapport au solde du 31 décembre 2008.

L'Administration évalue ses obligations au titre des prestations constituées pour les indemnités de départ pour les besoins de la comptabilité au 31 décembre de chaque année.

L'information sur ce régime, évaluée à la date de clôture, s'établit comme suit :

| Obligation au titre des prestations constituées, actifs du régime et situation de capitalisation | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice | 1 313 $ | 1 196 $ |
| Plus : Coût de l'exercice[1] | 37 | 142 |
| Intérêts débiteurs[1] | 50 | - |
| Indemnités versées au cours de l'exercice | (57) | (25) |
| Pertes actuarielles (gains actuariels) | (607) | - |
| Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice | 736 $ | 1 313 $ |

| Obligation au titre des prestations constituées et juste valeur des actifs | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| Obligation au titre des prestations constituées | 736 $ | 1 313 $ |
| Juste valeur des actifs du régime | - | - |
| Situation de capitalisation déficit à la fin de l'exercice | (736) $ | (1 313) $ |

| Variation la juste valeur des actifs du régime | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice | - $ | - $ |
| Cotisations de l'Administration | 57 | 25 |
| Indemnités versées | (57) | (25) |
| Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice | - $ | - $ |

| Rapprochement de la situation de capitalisation et du passif au titre des prestations constituées | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| Situation de capitalisation à la fin de l'exercice | (736) $ | (1,313) $ |
| Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti) | (550) | - |
| Actif (passif) au titre des prestations constituées | (1 286) $ | (1 313) $ |
| Tranche échéant à moins d'un an (incluse dans les créditeurs et charges à payer) | 160 $ | 120 $ |
| Tranche à long terme | 1 126 | 1 193 |
| | 1 286 $ | 1 313 $ |

| Coût net des prestations comptabilisé au cours de l'exercice | 2009 (en milliers) | 2008 (en milliers) |
|---|---|---|
| Coût des services rendus[1] | 37 $ | 142 $ |
| Intérêts débiteurs[1] | 50 | - |
| Gains actuariels | (607) | - |
| Coût de l'exercice | ( 520) $ | 142 $ |
| Écart entre le coût engagés et les coûts constatés pendant l'exercice au titre de ce qui suit : | | |
| Perte actuarielle (gain actuariel) | 550 $ | - $ |
| Coût constaté au titre des prestations | 30 $ | 142 $ |

Total des paiements en espèces

Le total des paiements en espèces au titre des indemnités de départ, qui est constitué des cotisations versées par l'Administration au régime, dans le cadre normal de ses activités, s'est chiffré à 57 000 $ en 2009 (25 000 $ en 2008).

Les principales hypothèses qui ont servi à l'évaluation actuarielle de l'obligation au titre des prestations constituées sont les suivantes :

| Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de la charge[1] | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 7,4% | S.O. |
| Augmentations salariales | 3,5% | S.O. |

| Hypothèses moyennes pondérées aux fins de la présentation de l'information[1] | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,1% | S.O. |
| Augmentations salariales | 2,0% | S.O. |
| Durée moyenne estimative du reste de la carrière des salariés actifs | 10 ans | S.O. |

[1] Pour la première fois, en 2009, les indemnités de départ ont été déterminées selon une évaluation actuarielle. C'est donc dire que le coût des services rendus et les intérêts débiteurs n'ont pas été calculés séparément en 2008 et qu'il n'y a pas d'hypothèses actuarielles moyennes pondérées à présenter pour 2008.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

## 12. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration charge des frais d'utilisation de 180 $ (180 $ en 2008) chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant est utilisé pour transporter un pilote. Ces frais sont imposés dans le but de financer le coût de remplacement des bateaux-pilotes.

| | 2009 | 2008 |
|---|---|---|
| | (en milliers) | (en milliers) |
| Droits de pilotage | 54 392 $ | 53 487 $ |
| Frais imposés pour le remplacement des bateaux-pilotes | 1 343 | 1 409 |
| Total des droits de pilotage | 55 735 $ | 54 896 $ |

## 13. Gestion du capital

Les capitaux propres, composés du capital d'apport et des bénéfices non répartis, représentent le capital de l'Administration. Les capitaux propres correspondent aux actifs nets.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La *Loi* permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne. Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 et de celui terminé le 31 décembre 2008, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion des produits, des charges, des passifs et des opérations financières générales de manière à atteindre ses objectifs de manière efficiente. Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration n'a apporté aucun changement à sa stratégie de gestion du capital au cours de l'exercice considéré.

## 14. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Les opérations sont comptabilisées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur. Les montants de ces opérations ne sont pas très importants et n'ont aucune répercussion notable sur les états financiers.

## 15. Engagements

L'Administration a également conclu un marché avec un fournisseur de maintenance de logiciels au coût de 45 000 $ par année de 2010 à 2012.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de bureaux de 166 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2012. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 77 000 $ pour 2010 (73 000 $ en 2009).

## 16. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée pour l'exercice.